Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,50 öS 50,- SFr 6,50 hfl 8 bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-

Nr. 2 Februar 2001

50. Jahrgang



E13411

Tests

Feiner Stromer:
Brawas E 77

Preußens Amerikaner:
Fleischmanns BR 13

Zwickaus Mittelklässler:
Gützolds TT-65.10

Hohe Berge, tiefe Schluchten
Colorado-Abenteuer in H0n3

Vorbild und Modell
Bahnhof Meißen Jaspisstraße

Zahnradbahn Honau – Lichtenstein
Bergauf mit neuem Biss

Lassen sich nicht kaltstellen:

Die Männer vom Dampf-Depot

Alte SBB-Schätzchen, liebevoll gepflegt



Der Freistaat Bayern informiert:

Freizeit im *BAYERN-TAKT*!



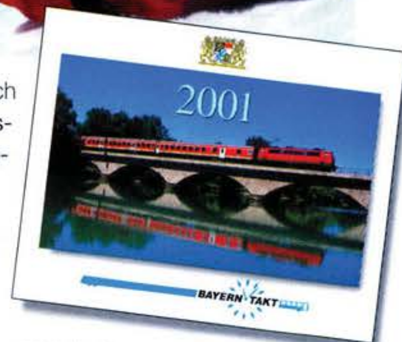


Mit der Bahn zum Skifahren, zu historischen Städten, Museen und Veranstaltungen – schnell und bequem im *BAYERN-TAKT*.

Mit dem neuen *BAYERN-TICKET* oder dem **Schönes-Wochenende-Ticket** für nur 40.– DM können bis zu 5 Personen in allen Nahverkehrszügen **quer durch Bayern** fahren. In den Verbünden MVV und VGN sogar mit allen Bussen und Bahnen.

Den neuen **Winterprospekt "Freizeit im *BAYERN-TAKT*"** mit Tarifinformationen und vielen interessanten Ausflugszielen in Bayern erhalten Sie an den Fahrkartenausgaben der DB und in den Reisebüros mit DB-Lizenz.

Hier erhalten Sie auch **Fahrplan- und Tarifauskünfte** – oder unter **Telefon 01805 / 99 66 33.**



Den ***BAYERN-TAKT*-Wandkalender 2001** mit attraktiven Bahnmotiven gibt es gegen Voreinsendung von 10.– DM direkt von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Boschetsrieder Str. 69, 81379 München.

Informationen zum *BAYERN-TAKT* erhalten Sie im Internet unter **www.bayern-takt.de** oder direkt von der BEG, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.

BAYERN TAKT















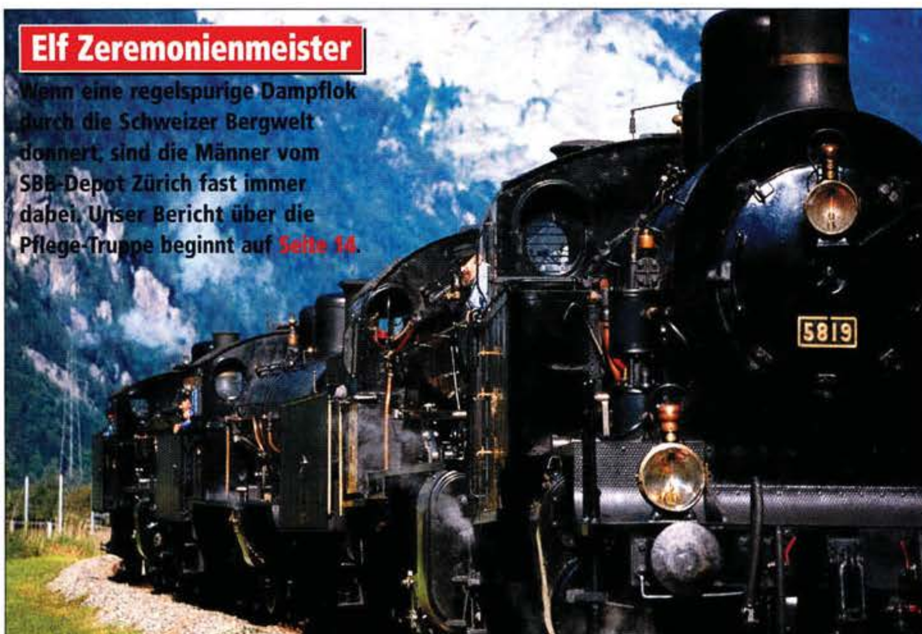


www.bayern-takt.de



Pionier-Expedition

Begeisterung für Coloradros Landschaft und die dortigen Schmalspurbahnen mündeten in die ab Seite 106 gezeigte H0n3-Anlage der 30er-Jahre.



Elf Zeremonienmeister

Wenn eine regelspurige Dampflok durch die Schweizer Bergwelt donnert, sind die Männer vom SBB-Depot Zürich fast immer dabei. Unser Bericht über die Pflege-Truppe beginnt auf Seite 14.



Eingegriffen

Bis zur Einstellung des Betriebes 1969 war das Zahnrad Markenzeichen der Honauer Loks. Damit deren abgebaute Stammstrecke nach Lichtenstein nicht ins Vergessen gerät, planen einige Reutlinger deren Wiederaufbau. Seite 32.



Sachsen-Modell

Der Bahnhof Jaspisstraße der Schmalspurbahn von Meißen Triebischtal nach Garsebach war das Vorbild für dieses Modell im Maßstab 1:87. Der Werkstattbeitrag beschreibt ab Seite 68 ausführlich die zum Nachbau nötigen Schritte.



Endlos bunt

Wohl die meisten Eisenbahnfreunde sind von der Vielfalt der Nahgüterzüge der Epoche III angetan, stehen sie doch für eine heile Bahnwelt. Ein Kurzportrait der Züge beginnt auf Seite 46.

INHALT

Makrolonloks im Sucher

Fotowettbewerb verlängert

Zahlreiche Leser und Leserinnen haben sich bereits mit Einsendungen, darunter vielen erstklassigen Aufnahmen, an unserem exklusiven Fotowettbewerb „Da ist Musik drin“ beteiligt. Die Veranstalter, neben dem MODELLEISENBAHNER die Bayer AG, Märklin, Adtranz und die Deutsche Bahn AG, haben sich gleichwohl entschlossen, den Fotowettbewerb bis zum 15. März 2001 (Datum des Poststempels) zu verlängern. Grund: Zum einen waren zwischenzeitlich bis zu zwei der vier Makrolon-101 mit Bremsschäden abgestellt, was die Umläufpläne zur Makulatur machte, zum anderen ergibt sich mit der Wettbewerbsverlängerung die Möglichkeit, auch noch im Februar schöne Winteraufnahmen zu schießen. Die Preisträger werden auf der Intermodellbau in Dortmund (4. bis 8. April 2001) ausgezeichnet. Die Einsendungen sind zu richten an: MEB-Verlag, MODELLEISENBAHNER, Chefredaktion, Stichwort: „Da ist Musik drin“, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee.



Foto: Lutz Prix

6. August 2000: Makrolonlok 101 066-9 verlässt mit dem Interregio „Westfalen“ von Eisenach nach Aachen den Bahnhof Lippstadt.



Die 50 3648 vom Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf begab sich am 13. November 2000 auf die Reise nach Meiningen zur Hauptuntersuchung. Einen Tag zuvor präsentierte sich das Lok- und Werkstattpersonal noch einmal mit der Maschine, deren Kessel getauscht wird.

Foto: Andreas Kühnel

DB-AG-Dieselloks in Österreich

232 vor Rüben- und Reisezügen

Der Einsatz angemieteter DB-AG-Dieselloks der Baureihe 232 in Österreich endete zum 31. Dezember 2000. Die Maschinen wurden von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zunächst nur vor Güterzügen auf der Strecke Wien Stadlau – Marchegg eingesetzt. Seit Oktober dienten die 232 auch im Personenzugdienst zwischen Wien Ost und Marchegg. Während der herbstlichen Zuckerrübenkampagne beförderten sie zusätzlich die Rübenzüge von Wien Stadlau zur Zuckerfabrik in Leopoldsdorf. Auf derselben Strecke werden auch so genannte Fahrverschubzüge mit der österreichischen BR 2048, frühere BR 211 der DB, eingesetzt.



Foto: Peter Haslebner

232 562 steht am 1. Dezember 2000 neben der ÖBB-2048 001, ex-211 297 der DB, in Leopoldsdorf.

Berliner Verkehrs-GesellschaftBerliner Verkehrs-Gesellschaft

Mit Elektrobus durch Berlin

Die Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) hofft durch den Einsatz eines Linienbusses mit Elektroantrieb einen Beitrag zum umweltfreundlichen Verkehr zu leisten. Seit 4. Dezember 2000 fährt der Bus auf der Linie 148 von Tiergarten nach Zehlendorf. Die Entwicklung dieses Fahrzeugs geht auf eine Initiative des so genannten Ausstellungs-Projekts Potsdamer Straße (AProPoS) vom Sommer 2000 zurück. Ziel dieses Unternehmens ist es, das Image der Potsdamer Straße zu verbessern.

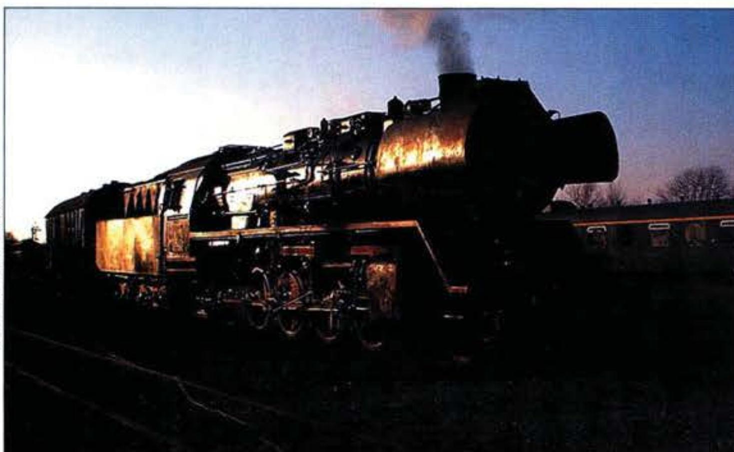


Foto: Günter Strohbach

Ihren ersten Auslandseinsatz absolvierte die Halberstädter 50 3708 am 17. Dezember 2000, als sie einen Sonderzug von Jülich ins belgische Raeren (Vennbahn) bespannte. Dort pausierte sie, weil die Weiterfahrt nach Monschau mit rostgefeuerten Loks nicht erlaubt ist. An den beiden Wochenenden zuvor war die 50 bereits als Ersatz für die 52 8148 vor verschiedenen Sonderzügen rund um Düren zu erleben.

Siemens AG

Neue Namen

■ Siemens führt weltweit einheitliche, international verständliche Bezeichnungen für die Unternehmenseinheiten des Konzerns ein, um, wie es bei dem Unternehmen heißt, im Zuge der Internationalisierung gegenüber Kunden und Öffentlichkeit einheitliche Identität zu schaffen. Der Bereich Verkehrstechnik firmiert ab sofort nur noch unter dem Namen Transportation Systems (TS). Die Betriebsführungssysteme Fernverkehr nennen sich jetzt Automation Railways, die Betriebsführungssysteme Nahverkehr Automation Mass Transit. Neue Namen auch für die Bahnelektrifizierung (Electrification) und die Gesamtanlagen (Turnkey Systems). Der Geschäftsbereich Lokomotiven hört jetzt auf die Bezeichnung Locomotives und der Sektor Triebzüge heißt ab sofort Trains.

Museumsdampflok 65 1049

Hauptuntersuchung in Eigeninitiative

■ Die betriebsfähige Zukunft der DR-Neubautenderlok scheint gesichert, seit das Verkehrsmuseum Nürnberg die Maschine nach ordnungsgemäßer Übernahme von DB Reise & Touristik an drei Privatpersonen vermietet hat. Deren Konzept sieht eine enge Partnerschaft mit dem bisher die Lok betreuenden Verein Bw Arnstadt hist. vor. In diesem Zusammenhang erfolgt derzeit im Arnstädter Lokschuppen die sorgfältige Aufarbeitung des Kessels der 65, an dem vor allem die Behandlung der letzten Jahre nicht spurlos vorüberging. Die Fahrwerksaufarbeitung soll dagegen in Meiningen erfolgen. Ab Mai 2001 möchte man gemeinsam mit DB Regio Thüringen die Anhänger der 651049 mit Dampfzügen im Elstertal erfreuen.



Foto: Uwe Juditzki

Hier ist die 65 in Arnstadt noch ein hohler Vogel. Nach einer gründlichen Hauptuntersuchung an Kessel und Fahrwerk soll die Maschine ab Mai 2001 wieder dampfen.

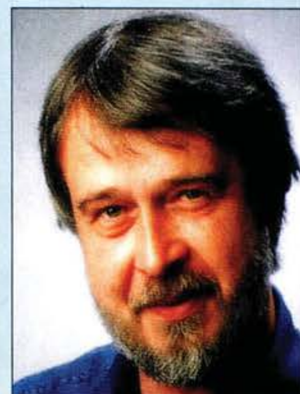


Foto: Burkhard Wollny

Abschiedseinsatz der Baureihe 103. Die ersten serienmäßigen Schnellfahr-E-Loks der Deutschen Bundesbahn leisteten Anfang November zum letzten Mal Dienst vor den EC 64/65 Mozart, hier 103184 am 1. November in Geislingen.

Standpunkt

Keine Zeit für Handarbeit?



Dr. Karlheinz Haucke

Nein, keine Sorge, jene lästigen Handarbeiten, die einst Generationen von Mädchen aufs Rollen-Leben vorbereiten sollten, sind nicht gemeint. Obwohl, Stricken habe etwas ungemein Beruhigendes, schwört noch heute der Partner einer Bekannten und greift zur Nadel, der für die Maschen selbstredend. Das Endprodukt, der Pullover passend für alle Größen, muss nicht unbedingt schön sein. Hauptsache, selbst gemacht.

Wie auch immer das Endergebnis ausfällt: Mit den eigenen Händen etwas anzufertigen, verschafft nicht wenigen Zeitgenossen einen willkommenen Ausgleich zum alltäglichen Einerlei. Auch wenn gestandene Eisenbahner in ihrer Freizeit alte Dampflokomotiven hegen und pflegen, spielt Handarbeit eine wesentliche Rolle. Die ist im täglichen Dienst, nicht zuletzt dank des Kollegen Computer, immer weniger gefragt. Deutsche BSW-Gruppen oder die Männer vom Lokdepot Zürich, mit deren Engagement sich unser Titelthema befasst, belegen, welche Bedeutung handwerkliches Können für kreative Freizeitgestaltung erlangen kann.

Auch Modellbahnerinnen und Modellbahner machen da keine Ausnahme. Der Grad des Selbstbaus mag unterschiedlich sein, ebenso die Qualität der Ausführung, doch Stolz und Freude über diese oder jene Eigenproduktion bewegen alle ohne Ausnahme. War früher auch schlichte Notwendigkeit eine Antriebsfeder, gab es doch vieles nicht zu kaufen, ist heute neben dem Sparaspekt und der schmerzlichen Feststellung nicht unbegrenzter Finanzmittel vor allem der Wunsch, nicht nur Konfektionsware vorweisen zu können, ein wesentlicher Beweggrund.

Dem Wunsch vieler Leser kommen wir deshalb gerne nach und bringen ab sofort mit erweitertem Heftumfang bei unverändertem Preis noch mehr Beiträge für Eigenbau-Enthusiasten.

Keine Zeit für Handarbeit? Das sollte im jetzt tatsächlich begonnenen neuen Jahrtausend kein Argument sein oder?

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel, Klaus Habermann, Michael U. Kratzsch-Leichsenring, Ulrich Lieb
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg
Andrea Zaicescu
Katrin Büttner

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Jörg Seidel, Bodo Schulz, Burkhard Wollny

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39

Preis des Einzelhefts: DM 6,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 69,60
Schweiz: sFr 69,60. Österreich: öS 522,-
EU-Länder: DM 89,60
Andere europ. Länder: DM 99,80
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.
Einzelheftbestellungen Telefon (07524) 9705-0

Druck: BechtleDruckZentrum
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung: Volksbank Biberach (BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117715000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422 

Nord-Ostsee-Bahn GmbH

Württemberger in Schleswig-Holstein

Der Regioshuttle-Triebwagen VT 445 der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) fuhr vom 30. November bis 2. Dezember 2000 ersatzweise für die ausgefallenen Lint-Triebwagen der Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) auf den Strecken Kiel – Neumünster und Husum – Bad St. Peter Ording. Am Mittwochabend, 29. November, war ein Lint-Triebwagen auf der Strecke Rendsburg – Kiel bei Felde an der Betonplatte eines Bahnübergangs hängen geblieben. Grund hierfür war eine gebrochene Schraube im Achsbereich, worauf sich die gesamte Getriebeaufhängung absenkte. Als der Triebwagen den Übergang passieren wollte, blieb das Fahrzeug hängen und wurde schwer beschädigt. Bei dem abrupten Stopp wurden drei Fahrgäste verletzt und mussten ins Krankenhaus eingeliefert werden. Noch am selben Abend nahmen die NOB sämtliche Lint-Triebwagen aus dem Verkehr und überprüften die Fahrzeuge. Im Laufe des 2. Dezember 2000 kamen die untersuchten Triebwagen bei der NOB nach und nach wieder zum Einsatz.


Foto: Lars Brüggemann

Der Regioshuttle-Triebwagen VT 445 der WEG wartet am 2. Dezember 2000 in Bordesholm auf Weiterfahrt.

Bahnindustrie

Adtranz-Verkauf mit Hindernissen

Die Brüsseler EU-Kommision hat offensichtlich Bedenken gegen einen Verkauf der Adtranz durch DaimlerChrysler an Bombardier (MODELLEISENBAHNER 10/2000) geäußert. Beide Konzerne rechneten mit einem positiven Bescheid aus Brüssel binnen vier Monaten nach Antragstellung im September 2000. Jedoch konnten angebotene Nachbesserungen sowohl des alten als auch des vorgesehenen neuen Besitzers die Bedenken der Kommision zur zukünftigen Situation auf einigen Märkten nicht zerstreuen. Genannt wurden besonders die Bereiche Regionalzüge und Straßenbahnen in Deutschland, Österreich, Frankreich und Schweden. Von Bombardier Transportation Continental Europe war zu erfahren, dass das Übernahmeverfahren in eine zweite Phase gehe, in der alle Wettbewerbsbedenken noch einmal geprüft und in Folge ausgeräumt werden. Man erwartet einen positiven Abschluss des Verfahrens im Frühjahr 2001.

Zwischenhalt



- Die Dänische Staatsbahn (DSB) stößt zum 1. Januar 2001 als dritter Partner zur Railion GmbH, der bislang die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die niederländische Staatsbahn (NS) angehören. Die DSB besitzen zwei Prozent der Anteile und bringen ihre Cargo-Sparte DSB Gods in das europäische Transport- und Logistik-Unternehmen ein.
- Die Deutsche Bahn AG hat kein Geld zur Modernisierung ihrer Bahnhöfe, von der Finanzierung neuer ICE-Strecken ganz zu schweigen. Das Unternehmen muss 30 Milliarden Mark Schulden machen, um die kommenden fünf Jahre zu überstehen.
- Die luxemburgischen Staatsbahnen (CFL) haben acht Diesellokomotiven des Typs ME 26 von Siemens für die Dauer von drei Jahren angemietet.
- Die geplante Stadtbahnstrecke durch das Murgtal von Karlsruhe nach Freudenstadt wurde am 12. Dezember 2000 in das Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg aufgenommen. Damit kann noch für das Jahr 2000 ein Zuschuss in Höhe von 18,5 Millionen Mark für den Abschnitt zwischen Rastatt und Forbach zur Verfügung gestellt werden.
- Die hannoverschen Verkehrsbetriebe Üstra haben ein Tochterunternehmen namens Revcon gegründet, dessen Aufgabe es ist, Software zu verkaufen, mit deren Hilfe Verkehrsunternehmen Korruption bei Ausschreibungen auf die Spur kommen sollen.

Schweizerische Bundesbahnen

Re 6/6 auch vor Personenzügen

■ Seit der schweizerischen Bahnreform gehören die 88 im Einsatz stehenden Lokomotiven der Reihe Re 6/6 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zum größten Teil der Division SBB-Cargo. Lediglich 13 Maschinen wurden der Division Personenverkehr überstellt, nämlich die Loks Re 6/6 11601-11613. Beheimatet sind die Sechsachser in den Depots Bellinzona, Erstfeld und Lausanne. Nach wie vor der außergewöhnlichste Einsatz sind Zugleistungen auf der Gotthard- und Simplonlinie.



Foto: Frank Heilmann

Immer wieder besonders beeindruckend: Re 6/6 11652 in Doppeltraktion mit Re 4/4 III 11353 bei Silenen auf der Gotthardlinie.

■ Der Mangel an Personal und Rollmaterial macht den niederländischen Staatsbahnen (NS) immer mehr zu schaffen. Da gleichzeitig die Zahl der Reisenden kontinuierlich steigt, gelten überfüllte Züge mittlerweile als normal. Mehrere Lokführer haben sich schon geweigert, die Verantwortung für die Beförderung völlig überfüllter Züge zu übernehmen. Als Grund für die Misere gilt das Zögern der NS, neues Material zu beschaffen, da vor einigen Jahren über eine Privatisierung des Staatsunternehmens diskutiert wurde. Neues Rollmaterial kann frühestens 2002 geliefert werden.

■ Der bisherige Kopfbahnhof Antwerpen wird zu einer Durchgangsstation umgebaut. Dafür werden zwei Tunnel in einer Tiefe von 24 Metern unter der belgischen Stadt gebohrt. Die Arbeiten sollen bis 2005 dauern. Das bekannte monumentale Empfangsgebäude von 1899 bleibt unverändert.

■ Die Deutsche Bahn AG und die Stinnes AG gründen ein Gemeinschaftsunternehmen für den Güterverkehr. Zu je 50 Prozent beteiligen sich DB Cargo und die zu Stinnes gehörende Spedition Schenker AG an dem neuen Unternehmen mit dem Namen Railog. Die Geschäftsaufnahme soll im ersten Quartal 2001 vollzogen werden, die Kapitalausstattung etwa 20 bis 30 Millionen Mark betragen.

■ Als Ausgleich für die hohen Ölpreise erhalten Berufspendler ein milliardenschweres Weihnachtsgeschenk vom Staat. Im Bundesrat wurde die Steuererleichterung am 21. Dezember 2000 mit 44 Ja-Stimmen verabschiedet.

■ Etwa 500000 Menschen haben 1999 mit 185000 Fahrzeugen deutsche Autozüge benutzt.

■ Die Unternehmensberatung McKinsey bewertet die mittelfristige Einnahmen-Planung der Deutschen Bahn AG für die Zeit bis 2005 als unrealistisch.

■ Deutschlands Schrotthändler schlagen Alarm. Durch die gute Stahlkonjunktur ergab sich im Laufe des Jahres 2000 ein höheres Transportaufkommen zu den Stahlwerken, wo der Schrott eingeschmolzen werden müsste. Weil jedoch DB Cargo zu wenig Waggons zum Abtransport von Altmetall bereitstellen kann, sei die Existenz von Recycling-Unternehmen bedroht. DB Cargo plant daher, 110 Millionen Mark in die Beschaffung und den Umbau geeigneter Wagen zu investieren.

■ Die Deutsche Bahn AG (DB AG) stellte am 7. Dezember in Kassel Pläne für eine erste regionale Verkehrsgesellschaft vor. Die Kurhessenbahn soll als Profitcenter innerhalb der DB Regio agieren. Die DB AG erhofft sich von der Umstrukturierung auf dem rund 200 Kilometer messenden Streckennetz mehr Kundennähe.

■ Bei den europäischen Staatsbahnen wird es im Juni 2001 zum vorerst letzten Mal einen Fahrplanwechsel zum Sommer geben. In Zukunft soll der Fahrplanwechsel europaweit im Dezember stattfinden. Der Fahrplan für das Jahr 2001 gilt aus diesem Grunde nur von Juni bis Dezember 2001.

■ Gegenwärtig werden in Cottbus die 232 284 und 706 (Rostock Seehafen), 483 und 580 (Dresden) sowie 558 (Halle G) in die Baureihe 241 umgebaut. Sie sollen unter anderem die Stahlzüge ab Ilsenburg bespannen.

■ Der Wernigeröder Haltepunkt Kirchstraße der Harzer Schmalspurbahnen soll ab dem Fahrplanwechsel 2001 den Namen Hochschule Harz erhalten. Den entsprechenden Zusatz führt er bereits seit 14. November 2000.

■ Mitte Dezember 2000 absolvierte die KEG-E-Lok 7001 auf dem Netz der RAG ihre ersten Probefahrten. Am 16. Dezember fuhr sie einen 717-Tonnen-Zug auf der 30-Promille-Steigung zwischen dem Bahnhof Ewald und der Grube Schlägel und Eisen mit 45 km/h. Am 18. Dezember konnte erstmals die elektrische Widerstandsbremse der Lok erfolgreich getestet werden.

■ Der Bahn-Systemanbieter Tiefenbach möchte sein auf der diesjährigen Innotrans vorgestelltes optoelektronisches Erkennungssystem für einen führerlosen Zugverkehr spätestens 2004 in den S-Bahn-Zügen zwischen Pirna und Dresden erproben. Voraussetzung ist allerdings die Zulassung des Systems durch das Eisenbahnbundesamt, die Tiefenbach für 2001 avisiert.



Foto: Lars Vetter

Der Albatros 498.022 erhielt Ende September 2000 eine Hauptuntersuchung und kam anschließend vor Reisezügen auf der zur Elektrifizierung anstehenden Strecke Chomotov (Komotau) – Karlovy Vary (Karlsbad) zum Einsatz. Die Aufnahme mit P37601 entstand im Bahnhof Klosterec (Kloesterle).

Baureihe 202

Weiter auf dem Rückzug

■ Das letzte Rückzugsgebiet für die ehemaligen V100 der Deutschen Reichsbahn im Reisezugdienst ist der Betriebshof Görlitz. Nach dem Ende der planmäßigen Einsätze auf der Thüringer Pfefferminzbahn Straußfurt - Großheringen am 12. Dezember 2000 trifft man die Maschinen der Baureihe 202 nur noch im Regeldienst auf den Strecken Bautzen - Sebnitz - Bad Schandau und Görlitz beziehungsweise Löbau - Zittau. Dies soll sich nach Angaben der DB AG auch erst mit der Anlieferung weiterer Triebwagen der Baureihe 642 nach dem Fahrplanwechsel 2001 ändern. Die stärkeren beziehungsweise modifizierten Schwestern 204 und 298 leisten für DB Cargo aber weiter gute Dienste. Das verstärkte Abstellen der 202 durch DB Regio führt bei DB Netz in Ostdeutschland stellenweise zu Problemen bei der Hilfszugbespannung auf Nebenbahnen, da keine schnelleren Maschinen mit geringer Achslast mehr vorhanden sind.



Foto: Peter Kasperzek

Auf dem sächsischen Semmering von Bad Schandau nach Bautzen, wie hier bei Goßdorf-Kohlmühle im Oktober 2000, werden die 202 wohl noch länger vor Reisezügen zu erleben sein.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner?
Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.

■ Eine sichere Kraftübertragung zwischen Rad und Schiene ist die wichtigste Voraussetzung für den Eisenbahnbetrieb. Vor allem in der kälteren Jahreszeit werden die Reibungswerte durch das Wetter negativ beeinflusst. Um dem entgegenzuwirken, rüstete man die Lokomotiven bereits recht früh mit entsprechenden Hilfseinrichtungen aus. Bei Dampfloks befand sich ein markantes Teil davon im Regelfall auf dem Kesselscheitel, bei Diesel- und E-Loks dagegen an den Drehgestellen. Dort findet man diese Einrichtung auch bei den modernen Steuerwagen. Die Spuren des benutzten Hilfsmittels kann der aufmerksame Eisenbahnfreund vor allem an längeren Steigungsabschnitten sehen. Bei ungünstigen Bedingungen wird das Hilfsmittel vom Lokführer auch zum Verringern der Geschwindigkeit benötigt, um ein Gleiten der Räder zu vermeiden. Bei langen Zügen finden sich an Gefällestrecken allerdings noch andere Spuren. Wir würden nun gern von Ihnen, liebe Leser, wissen, was die Gleise der Geislinger Steige berg- und talwärts so unterschiedlich eingefärbt hat?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15.02.2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kasette „Bernina-Express" aus der RioGrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen

Rügensche Kleinbahn GmbH & Co

KB4 wieder in Halberstadt

■ Der erst am 23. November 2000 an die Rügensche Kleinbahn (RüKB) abgelieferte und generalüberholte Reisezugwagen KB4 970-792 befindet sich inzwischen wegen aufgetretener Mängel, unter anderem wegen feststehender Achsen an den neu eingebauten Drehgestellen, wieder beim Fahrzeugbau Halberstadt. Im Zuge der Hauptuntersuchung hatte der Wagen neue Drehgestelle mit Rollenlagern statt der bisherigen Gleitlager erhalten. Zudem wurde der Waggon-Innenraum neu gestaltet und das Fahrzeug im neuen grün-beigen Farbschema des „Rasenden Rolands" lackiert. Gegenwärtig befindet sich mit dem KAB4 970-152 der zweite Traditionswagen in Halberstadt, der als Buffetwagen genutzt werden soll. Vorgesehen ist, dass bis zum Frühjahr 2002 auch die restlichen 18 Reisezugwagen der RüKB entsprechend umgestaltet werden sollen. Dazu sind Zuschüsse des Landes Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen auch die Pack- und die sechs Traditionswagen - diese allerdings im herkömmlichen Farbschema - generalüberholt sein. Darüber hinaus wird der Gleisoberbau zwischen Binz und Garftitz saniert. Dazu wird von 8. Januar bis 18. Februar 2001 der knapp fünf Kilometer lange Streckenabschnitt gesperrt. Im Zuge der Gleiserneuerung sollen der Haltepunkt Garftitz um zwei, der Bahnhof Binz um drei Gleise erweitert werden. Binz erhält zudem mehrere neue Bahnsteige.


Foto: Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Antworten im Dezemberheft lauteten „218217“ und „112, 103 oder VT 11.5“. Die 20 Exemplare „Goito: Mit Dampf durch Sardiniens Berge“ haben gewonnen: Rosi Büllesfeld, 92637 Weiden; Jürgen Daumüller, 72649 Wolfschlugen; Karsten Leiding, 22850 Norderstedt; Karl Willaczek, 73431 Aalen; Stefan Eckl, 95100 Selb; Karl Deuringer, 85080 Gaimersheim; Dieter Lauckner, 20149 Hamburg; Herbert Ziegler, 56170 Bendorf; Wolfgang Emmerich, 69245 Bammental; Martin Pelk, 65594 Runkel; Stefan Danners, 41516 Grevenbroich; Günter Lange, 14165 Berlin; Thomas Müller, 12619 Berlin; Josef Peters, 54296 Trier; Ingo Kubitza, 83134 Hameln; Dieter Roser, 88149 Nonnenhorn, Reinhard Pahmeier, 32657 Lemgo; Norbert Schwenk, 71665 Vaihingen-Aurich und Manfred Lemuth, 98639 Metzels.

DB AG

Bahn verärgert Verkehrsverbünde

Die Deutsche Bahn (DB) wird ihr neues Trassenpreis-System erst zum 1. April 2001 einführen und nicht wie angekündigt schon zum 1. Januar. Zeitmangel bei der Erfüllung neuer Vorgaben der Europäischen Union führt die DB als Grund für die Verzögerung an. Das Bundeskartellamt hatte im August vergangenen Jahres kritisiert, dass private Eisenbahngesellschaften bislang für die Mitbenutzung des Schienennetzes deutlich mehr bezahlen mussten als die DB-Transportgesellschaften. Die neuen Trassenpreise sollten diese Ungerechtigkeit ausräumen. Die spätere Einführung verärgert vor allem die Verkehrsverbünde, die bei der DB S-Bahn- und Regionalverkehre einkaufen, aber auch weitere Großkunden, deren sorgfältige Haushaltsplanung dadurch erschwert wird.



Foto: Wolfgang Schumacher

Am 30. November 2000 endete der Verkehr auf der Strecke von Brandenburg nach Belzig. Mit 17 Minuten Verspätung fuhr der letzte Zug, RB 39157 von Brandenburg, aus Golzow ab.

Schmiergeld-Prozess

Ehemalige Bahn-Manager verurteilt

Wegen Bestechlichkeit und Steuerhinterziehung müssen zwei ehemalige Bahn-Manager hinter Gitter. Das Landgericht Bochum verurteilte am 11. Dezember 2000 Alexander May, 47, ehemaliger Geschäftsführer der Deutschen Bahn Immobilien GmbH (DBImm) zu viereinhalb Jahren, und dessen Mitarbeiter Horst Hadergasser, 40, zu zwei Jahren und zehn Monaten Freiheitsstrafe. Beide gestanden, zwischen 1996 und 1999 schätzungsweise sieben Millionen Mark Schmiergeld von zwei Bauunternehmern kassiert zu haben, die Immobilien-Geschäfte mit der Deutschen Bahn machen wollten. Der Vorsitzende Richter, Hermann Pamp, betonte, dass die zwischen den Bauunternehmern und der Deutschen Bahn (DB) geschlossenen Verträge rechtens seien, der DB dabei jedoch kein Schaden entstanden sei.


Foto: Armin Scmutz

Anfang Dezember fanden Testfahrten mit dem ICE 3 in der Schweiz statt. Am Nikolaustag konnte der Zug bei Kumm zwischen Thun und Spiez beobachtet werden.

Karsdorfer Eisenbahngesellschaft

Nothilfe in Bayern

Mit drei ihrer MAN-VT leistet die KEG seit dem 3. Dezember 2000 Fahrzeughilfe auf der Tegernseelinie der Bayrischen Oberlandbahn (BOB). Zur Wartung der Fahrzeuge und Einweisung der BOB-Personale reisten ferner ein KEG-Schlosser sowie ein -Lehrlokführer an. Der Hilfseinsatz sollte bis zum 24. Dezember 2000 mit der Anlieferung nun tauglicher Intergrale beendet werden. 1999 mussten diese Züge wegen Mängeln zurück ins Werk.

Baureihe 41

Neuer Verein

Um die Dampflok 41073 aus dem Besitz der Eurovapor gründete sich am 28. Oktober 2000 ein neuer Verein. Zum 1. Januar 2001 übernimmt die „Initiative zur Rettung und Erhaltung der historischen Dampf-Güterzuglokomotive 41073“, kurz „Club 41073“ die ölgefeuerte Lok. Ziel ist ihre betriebsfähige Aufarbeitung und der Einsatz vor dem Nostalgie-Rhein-Express der Eurovapor. Auskünfte erteilt Josef Hipp, Kreuzstraße 1, 79106 Freiburg, Telefon 0761 / 275330 (ab 17.00 Uhr).

Top und Flop



TOP: Schöne Wartehalle

Für die Reisenden auf den unter Regie der Deutschen Bahn fahrenden sächsischen Schmalspurbahnen wird etwas getan: Neue Wartehäuschen, die sich besser in die Landschaft einfügen als Stadtmöbel oder DB-Pluspunkte, stehen seit kurzem auf dem Bahnhof Rabenau der Schmalspurbahn von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf. Die Verwendung von Holz und die Ausführung eines Spitzdaches dürften etwas mehr kosten, aber das historische Flair der noch täglich von Dampflokomotiven befahrenen Strecke wird dadurch weniger gestört als durch den gleichen Zweck erfüllendes modernes Einheitsinterieur. Durch die gläsernen Wandteile sieht man den Zug rechtzeitig kommen und kann auch rechtzeitig vom Zug- und Lokpersonal erkannt werden.





FLOP: Ohne Zughalt

Die neue Wartehalle im Bahnhof Rabenau bietet den Touristen und jenen, die mit den Gepflogenheiten im Betrieb der Schmalspurbahn von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf nicht so vertraut sind, einen guten Schutz vor Regen und Wind. Im Gegensatz zu den Ortskundigen werden sie allerdings kaum mit dem Zug mitgenommen, da der normale Halteplatz der Züge vor dem rechts im Bild erkennbaren Bahnübergang liegt. Es kam schon mehrfach vor, dass der Zug nach dem Abfahrtspfiff an dem neuen Wartehäuschen Wartenden einfach vorbeifuhr. Der Kundige ist also weiter Wind und Wetter ausgesetzt, am Touristen fährt der Zug vorbei.



Foto: Frank Heilmann

Die 1925 gebaute Ge 6/6-411 der Rhätischen Bahn (RhB) kommt als Geschenk des Graubündner Verkehrsunternehmens nach München ins Deutsche Museum. 1994 war die Lok noch unverzichtbar. In Scuol machte sie sich am 17. August vor einem Reisezug nützlich. Darüber hinaus stellt die RhB dem Museum einen Salonwagen As 1154 von 1930 als Leihgabe zur Verfügung.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Erhalt und Förderung der Güterbahn

Dieter Ludwig, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Köln, forderte beim Jahres-Presse-Gespräch am 11. Dezember 2000 in Berlin Städte, Kreise und Gemeinden auf, bestehende Gleisanschlüsse zu erhalten und den Güterverkehr durch sie zu bündeln. Ansonsten bestehe die Gefahr, dass in zahlreichen Industrie- und Gewerbegebieten die Anbindung an das Schienennetz verloren gehe, und der Güterverkehr allein auf das zunehmend verstopfte Straßennetz angewiesen sein werde. Das politische Ziel, mehr Güter auf die Schiene zu verlegen, liefe ins Leere, wenn die Basis des Netzes mehr und mehr ausgedünnt werde. Es sei falsch, den Eisenbahnunternehmen die wirtschaftlichen Risiken bei Vorhaltung und Auslastung der schienengebundenen Infrastruktur allein zu überlassen. Ludwig rief die Kommunen aus diesem Grunde auf, den Schienenverkehr bei der Verkehrsplanung und im Rahmen der Wirtschaftsförderung stärker zu berücksichtigen.



Foto: Christian Peetz

Als Lok 26 ist die ehemalige DR-118 die einzige Lok der Westfälischen Almetalbahn, die nicht die grün-gelb-rote Lackierung des Unternehmens trägt. Den Arbeitszugdienst im Raum Chemnitz beendete die Maschine am 8. Dezember wegen eines Getriebeschadens. Nach der Reparatur durch Adtranz-Techniker kam die Lok ab Mitte Dezember im Raum Ulm zum Einsatz.

Neue Wartungshalle

Mit einem Tag der offenen Tür feierte die Erfurter Industriebahn (EIB) am 28. November 2000 gemeinsam mit Vertretern des Thüringer Wirtschaftsministeriums, der Stadt Erfurt sowie der Firma Adtranz die Inbetriebnahme der ersten Regioshuttle für die Südthüringenbahn (STB) sowie der neuen Wartungshalle in Erfurt-Ost. Die Erweiterung der vorhandenen Ausbesserungskapazitäten wurde nach dem Gewinn der Nahverkehrsausschreibungen und der damit verbundenen Aufstockung des Fahrzeugparks mit 26 Triebwagen notwendig. Neben neuen Untersuchungsgruben, Hebezeugen und Ver- und Entsorgungsanlagen ist der wichtigste Werkstattbestandteil eine Unterflur-Radsatzdrehbank. Kleinere Schäden an den Radsätzen, etwa Flachstellen, behebt die EIB nun selbst. Bereits am 19. Dezember 2000 erfolgte die Abnahme der ersten neun STB-Regioshuttle.

Sichtlich erfreut nahm im zehnten Jahr der EIB GmbH deren Geschäftsführerin Heidemarie Mähler den symbolischen Schlüssel der neuen Wartungshalle im Beisein des Prokuristen der Südthüringenbahn, Hagans, sowie des Betriebsleiters der EIB, Hönig, in Empfang.





Fotos (2): Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Die drei Standbeine der EIB: Neben eigenem Güter- und Personenverkehr die 50-prozentige Beteiligung an der STB.

ZEITREISE

Wandlung eines Bahnhofes

Auch bei der Erschließung der Lommatzscher Pflege, eines Landstriches zwischen Meißen, Nossen und Riesa, bediente sich der sächsische Staat der Schmalspurbahnen in 750-Millimeter-Spurweite. So konnten ab 1909 die geernteten Zuckerlieferanten mit dem „Rübenexpress" direkt in die Zuckerfabriken gebracht werden. Der hier im Bild vorgestellte Bahnhof Löthain befand sich an der Strecke von Meißen über Garsebach nach Lommatzsch. Eröffnet am 1. Dezember 1909, wies er die für die Verladung landwirtschaftlicher Erzeugnisse und des Kaolins aus einer nahen Grube notwendigen Kreuzungs- und Abstellgleise auf. Am 28. Oktober 1972 fuhr vor dem Bahnhofsgebäude der letzte GmP nach Lommatzsch ab. Auch danach fiel der sächsische Holzbau nicht ganz der Vergessenheit zum Opfer. Heute ist das Bahnhofsgebäude als Gartenhaus genutzt und wurde dafür in einen sehr ansehnlichen Zustand gebracht.

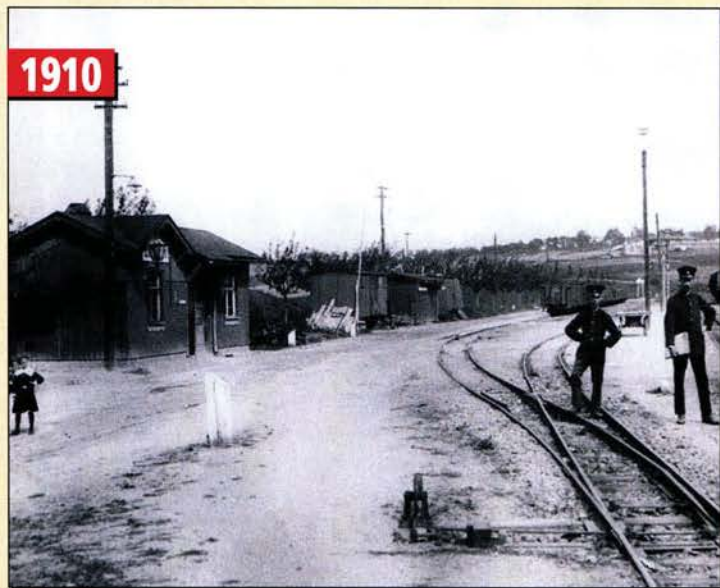


Foto: Sammlung Adomat

Die Eisenbahner des Bahnhofes Löthain haben sich in einer Zugpause dem Fotografen gestellt.

Furka-Oberalp-Bahn

Veteran mit Zähnen



Foto: Frank Heilmann

HGe 4/4 I-33 vom Depot Disentis mit einer Rangiereinheit in der Nähe von Andermatt.

■ Die HGe 4/4 I-33 ist die einzige Maschine dieser Zahnradlok-Baureihe der Furka-Oberalp-Bahn (FO), die von Disentis aus noch zwei- bis dreimal je Woche nach Plan beziehungsweise im operativen Sondereinsatz zum Oberalppass oder nach Andermatt fährt. Diese Maschine gehört zum ersten Lieferlos aus dem Jahr 1940, als die Strecke Disentis – Andermatt elektrifiziert worden war. Die FO besitzt darüber hinaus noch zwei weitere Zahnradloks: HGe 4/4 I-36 (Baujahr 1948) und HGe 4/4 I-37 (Baujahr 1956), beide mit geschweißtem Lokaufbau, werden vom Depot Brig aus eingesetzt. Diese Zahnrad-Veteranen kommen bei Lokmangel vor Regionalzügen nach Oberwald zum Einsatz, bewältigen aber auch gelegentliche Rangiereinsätze im Bahnhof Brig.

EMBB Leipzig

Kesseluntersuchung für 528154

■ Nach einer Sonderfahrt am 27. Januar 2001 soll die Leipziger 528154 am 29. Januar die Reise ins Ausbesserungswerk Meiningen antreten. Der Ablauf der Kesselfrist macht eine Kesseluntersuchung K6 erforderlich. Gleichzeitig sollen die Schlosser eine Bedarfsausbesserung am Triebwerk der Maschine des Eisenbahnmuseums Bayrischer Bahnhof vornehmen.

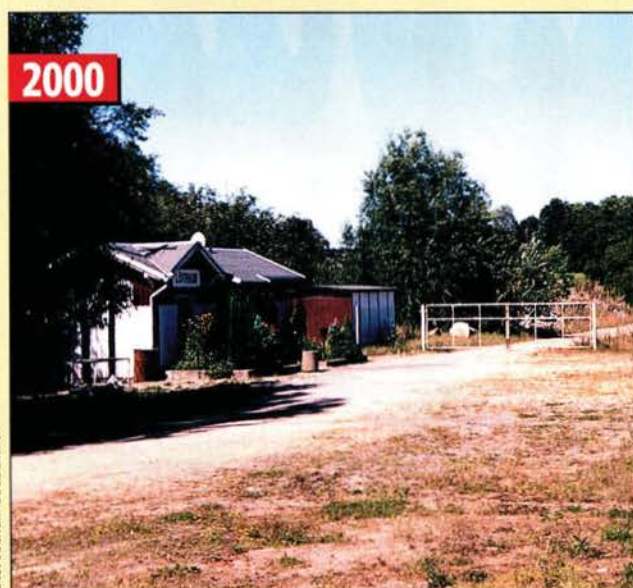


Foto: Nico Geßner

Damit die Leipziger Reko-52 noch länger über ihre Stammstrecken dampfen kann, soll sie Ende Januar nach Meiningen.



Etwa zwei Jahre vor der Betriebseinstellung der Strecke verlässt ein Zug am 10. August 1970 nach Lommatzsch den Bahnhof.



In der heutigen Zeit, fotografiert am 26. August 2000, dient das Stationsgebäude der privaten Erholung.

Schweizer DEPOT-GARDE

In Zürich arbeiten elf Lokführer der Schweizerischen Bundesbahnen – Eisenbahnidealisten der besonderen Art. Sie kümmern sich um das Schicksal von vier alten Lokomotiven aus der SBB-Dampfzeit: Die Männer vom Depot F.

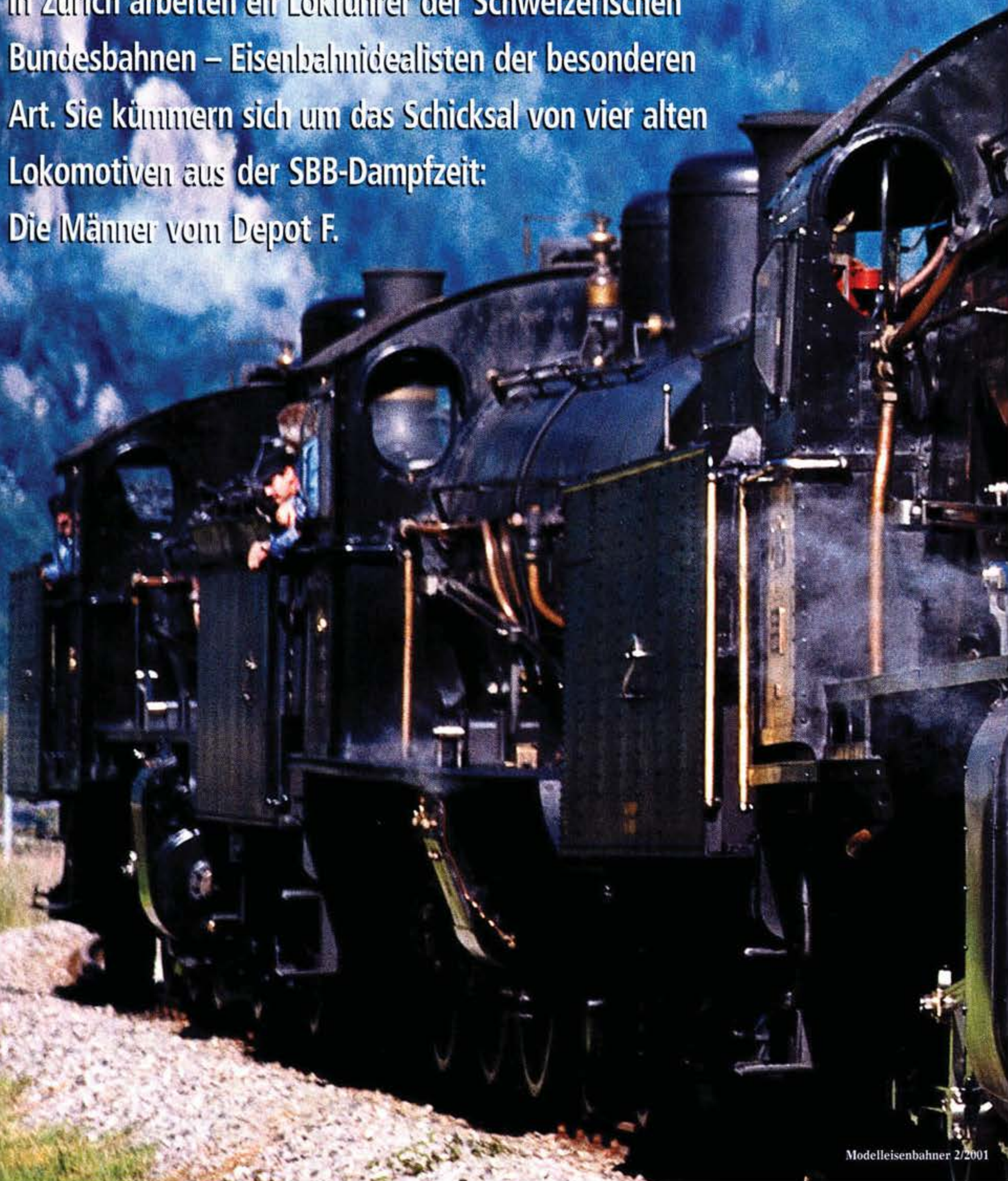


Foto: Armin Schmutz


5819



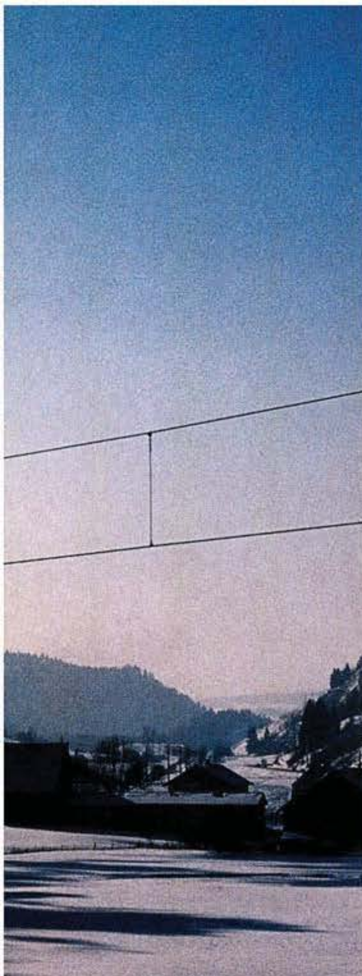
Fotos (3): Armin Schmutz

Wenn sich sich ein paar Lokführer aus Zürich bei Hanspeter Landenberger, einem ihrer Kollegen, am Katzensee vor den Toren der Stadt treffen, dann gibt es nur zwei Themen: Die aktuelle Situation der Schweizer Bundesbahn SBB und Dampfloks. Diesen Männern liegt die Eisenbahn im Blut. Ihnen reicht es nicht, tagtäglich in ihren modernen E-Loks im Personen- oder Güterverkehr durch eines der beliebtesten Eisenbahnländer zu fahren, sie gehören zu den insgesamt elf Zürcher Dampflokführern.

Privates Engagement ist oft die einzige Rettung für historische Objekte. Das gilt auch für alte Schienenfahrzeuge und die zugehörigen Anlagen. In Zürich, der größten Stadt der Schweiz, ist eine Handvoll Männer am Werk und setzt sich für den betriebsfähigen Erhalt von vier historischen Fahrzeugen der Schweizer Bundesbahn ein. Im Depot F arbeitet nicht die einzige SBB-Gruppe, die alte Lokomotiven bewahrt. Ob in Lausanne, Bern oder Rapperswil und einigen anderen Depots, überall finden sich ebenso engagierte Eisenbahner. Das besondere der Zürcher Lokführer ist, dass sie sich ausschließlich um Dampfloks kümmern. In ihrer Obhut befinden sich mehrere einzigartige Zeitzeugen des Dampfbetriebes in der Schweiz: Die Schnellzugdampflok A 3/5 705 und ein Dampftriebwagen der Maschinenfabrik Esslingen. Für die B 3/4 1367, einen Dreikuppler für leichte Personen- und Güterzüge, und die Eb 3/5 5819, die nur Habersack genannt wird, weil sie ihren Kohlenkasten so wie ein Pferd einen Hafersack trägt, sind sie ebenso zuständig. Die B 3/4 ist derzeit nur im Verkehrshaus Luzern zu besichtigen und der Habersack ist im Depot Delémont abgestellt. „Aber jederzeit innerhalb einer Woche betriebsfähig", wie Olaf Schärlinger, einer der Dampflokführer versichert. Jede Lok ist für sich ein Star, doch sticht die A 3/5 unter den Schmuckstücken noch etwas hervor. „Sie ist ein echter Salondampfer", meint Siggi Liechti, einer der Männer vom Depot und schon lange dabei. Die Laufruhe der Vierzylinder-Verbundmaschine sei bestechend, meint der erfahrene Lokführer. Vielleicht liegt die Zuneigung zu diesem Fahrzeug auch daran, dass die Männer vom Depot F in Zürich diese Maschine in vielen Stunden selbst aufgearbeitet haben.

Ein kleines Kaleidoskop Schweizer Dampfloks im Depot F: B 3/4, Dampftriebwagen, Habersack und A 3/5

Wie in anderen Ländern hat es der Betrieb mit historischen Fahrzeugen auch in der Schweiz nicht leicht. Der derzeitige Privatisierungsprozess bei der SBB macht





Winterdampf mit der B 3/4 – Schnee und Sonnenschein lassen westlich von Les Verrières de Joux das Dampflokherz höher schlagen.

Bei der Aufarbeitung: Siggi Liechti (links) und Hanspeter Landenberger sitzen in der Rauchkammer der A 3/5.

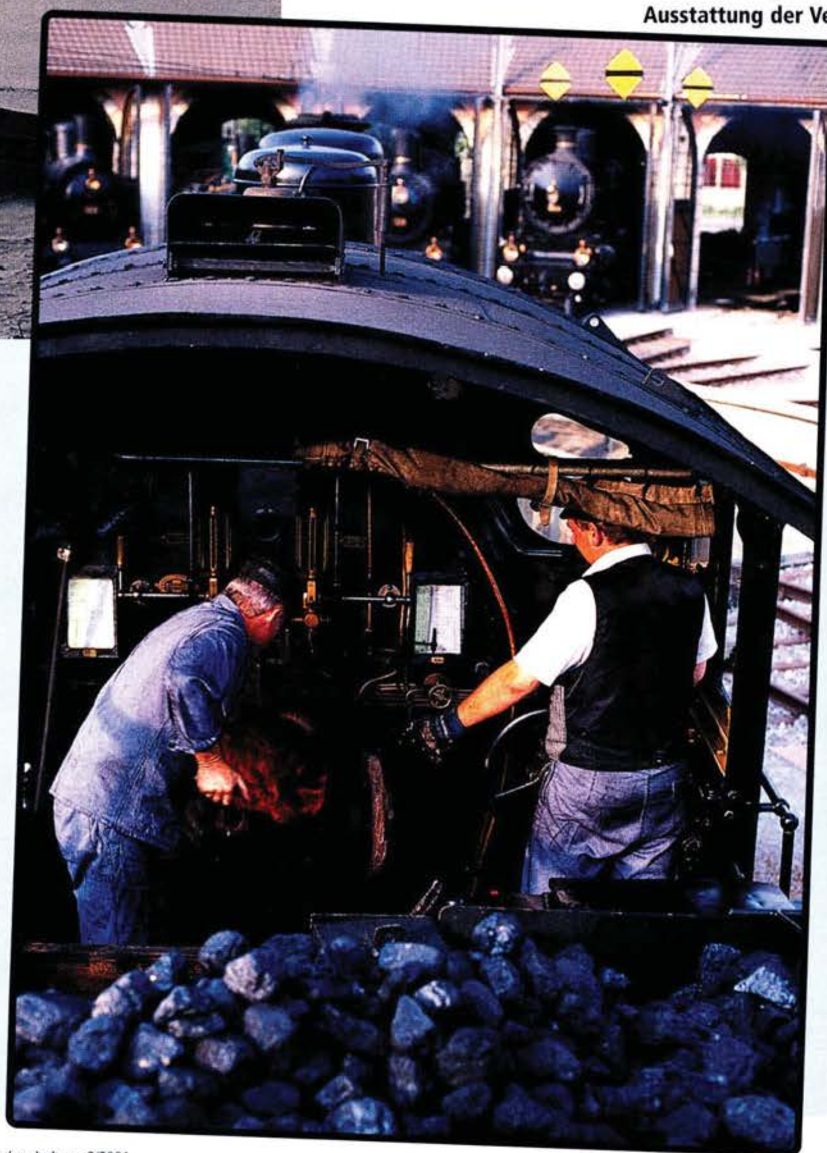
Foto: Samuel Bühlmann

Ein Blick vom Tender in den A 3/5-Führerstand auf der Drehscheibe Delémont im Juni 1997 zeigt die einfache Ausstattung der Veteranin.

A 3/5 705



Die Geschichte der A 3/5 beginnt 1902 mit zwei Exemplaren bei der Jura-Simplon-Bahn, kurz bevor sie in der staatlichen SBB aufging. Von der Vierzylinder-Verbund-Lokomotive für Einsätze im Flachland wurden bis 1909 noch weitere 109 Stück beschafft. Die außenliegenden Hochdruckzylinder arbeiten mit einer Walschaert-Steuerung, die innenliegenden Niederdruckzylinder mit einer Joy-Steuerung. Die 100 km/h schnelle Dampflok leistet 1360 PS und wiegt mit Tender 110 Tonnen. Die A 3/5 705 wurde 1904 bei SLM-Winterthur gebaut. 1953 erhielt sie den Kessel der Lokomotive 763 und das Untergestell der Maschine 778.



die Situation nicht einfacher. Angefangen bei Geldproblemen über Trassenschwierigkeiten bis zum Trivialsten, dem Zeitmangel. Alle elf Mann gleichzeitig an einen Tisch zu bekommen, ist beinahe unmöglich. Auch in der Schweiz herrscht Personalmangel unter den Lokführern, und so bleibt nicht viel Zeit für die alten Maschinen aus der Anfangszeit des vorigen Jahrhunderts.

Die Geschichte der Männer vom Depot begann 1975/76 mit der Revision der Eb 3/5 5819. Damals noch vom Werkstattpersonal durchgeführt, absolvierte die Maschine schon im Frühjahr 1976 ihre ersten Probefahrten. Es war auch höchste Eisenbahn, sich um neues Personal zu kümmern. Viele dampflokerfahrene Lokführer gab es nicht mehr. Drei alte Hasen und drei junge Lokführer bildeten das Ursprungsteam. Die Alten zeigten den Jungen das Heizen und Fahren einer Dampflok. Mit unter den ersten war Sigi Liechti. Und der berichtet, dass die älteren Lokführer da-



Fotos (3): Armin Schmutz

mals ihre Erfahrung spüren ließen: „Die Alten hatten ihre Allüren: Ich bin der Lokführer und der andere ist Knecht. Dabei ist es Teamarbeit. Einer der Alten kam mal zu mir und sagte, er gehe jetzt zum Kaffeetrinken und in einer halben Stunde sei er wieder da. Und wir waren ziemlich in Zeitdruck. Der Werksführer hat das gesehen und daraufhin haben sie die Alten abgesägt."

Danach sei der Ausbildungsleiter eine Zeit lang mitgekommen und einmal habe er sich eine dicke Zigarrre angezündet, dann sei es sowieso immer gut gewesen, und habe gesagt: „Meine Herren, in Zukunft dürfen sie auch rechts fahren", schildert der Lokführer mit dem buschigen Schnurrbart. Das Erreichen des Pensionsalters löste im Lauf der Zeit alle weiteren Reibereien. Und nachdem in den beiden Jahren 1977 und 1978 noch die B 3/4 1367 aufgearbeitet wurde, entschloss man sich bei der SBB, das Dampflokpersonal um weitere vier Männer aufzustocken. Bei der Revision der B 3/4 legten die Lokführer selbst mit Hand an. Und zusammen mit den Arbeitern vom Depot gelang es, bereits im Frühjahr 1978 die kleine Schlepptenderlok einzusetzen. Im Jahr darauf erfolgte noch die Aufarbeitung eines Dampftriebwagens CZm 1/2 31, der lange Jahre für die Uerikon-Bauma-Bahn im Einsatz stand. In den 80er-Jahren waren die drei Fahrzeuge dann auch regelmäßig zu bestaunen. Das nachfolgende Jahrzehnt brachte jedoch einen deutlichen Rückgang der Fahrten. Die Gründe waren unterschiedlicher Natur. Zum einen verhinderte die erhöhte Zugdichte nach der Eröffnung des Zürcher S-Bahn-Netzes im Jahr 1990 viele Fahrten. Eine massive Preiserhöhung bei Sonderfahrten erschwerte den Dampfbetrieb auf Schweizer Gleisen zusätzlich. 1997 jedoch gab es noch einen richtigen Höhepunkt für die Männer vom Depot. Anlässlich des Jubiläums zum 150-jährigen Bestehen der Schweizer Eisenbahnen durften die Lokführer nochmals alle Regler weit öffnen.

Dampflokeinsätze sind selten geworden. Die Gruppe aus Zürich lässt sich trotzdem nicht entmutigen.

Dieses Jubiläum sorgte auch für die Wiederaufarbeitung der A 3/5 705, die hierfür aus dem Verkehrshaus in Luzern befreit wurde. Diesmal mussten die Lokführer alle notwencigen Arbeiten selbstständig ausführen. Die Hauptwerkstätte Zürich stellte ihnen den Standplatz und ihre Infrastruktur zur Verfügung. Alle Abteilungen hatten auch jederzeit offene Türen für Fragen, und wenn Not am Mann war, wurde den Lokführern, die gerade an der Revision arbeiteten, sofort bei-





Mit Liebe zum Detail pflegen die Dampflokführer ihre Maschinen. Hanspeter Landenberger poliert eine der alten Lampen am Tender.

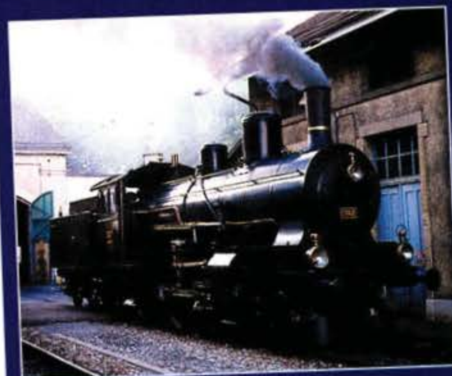


Die Bekohlung im Heimatdepot erfordert reichlich Muskelschmalz. Nach einem langen Tag unterwegs geht das an die Kraftreserven.

Die B 3/4 1367 vor einem IGE-Sonderzug in Pontarlier. Am anderen Ende des Zuges hilft eine C 5/6 der kleinen Maschine.

Foto: Stefan Alkofer

B 3/4 1367



Lokomotiven, wie die Zweizylinder-Maschine B 3/41367, wurden ab dem Jahr 1916 von der SBB eingesetzt. Diese Baureihe war die erste, die von Beginn an mit Überhitzern des Systems Schmidt ausgestattet wurde. Ein weiteres Merkmal der B 3/4 ist die mit der ersten Treibachse zu einem Drehgestell kombinierte Laufachse nach dem System Helmholtz-Winterthur. Die wirtschaftlichen Verbrauchswerte waren kennzeichnend für diesen Loktyp, so dass er sich im mittleren Personen- und Güterzugdienst bewährte. Die Lok leistete 990 PS, fuhr 75 km/h schnell und hatte ein Gewicht von 94 Tonnen mit Tender.



Foto: Samuel Bühlmann

Eine Parade aller Maschinen vor dem Depot F ist ein seltenes Ereignis. Meist stehen hier nur ein oder zwei Loks.



Foto: Joachim Schmidt

gestanden. So gelang es den Männern, die Schnellzugmaschine innerhalb eines Jahres instandzusetzen.

Von den Veranstaltungen im Jahr 1997 sprechen sie heute noch gerne. Jürgen Rakow, der seinen Alltagsdienst auf Maschinen wie der Ae 6/6 oder der Re 4/4 II im Cargoverkehr versieht, schwärmt noch von diesem Jahr. Das Größte sei ein Lokzug gewesen, gebildet aus sechs Dampflokomotiven, der sich anlässlich des Jubiläums auf den Weg von Zürich nach Lausanne machte. „Man konnte uns gar nicht überhören. Während der ganzen Fahrt pfiff immer mindestens eine der Loks. Die Menschen strömten ans Gleis, um dieses Schauspiel zu erleben." Rakow kam 1992 dazu. Dampflokführer wird man auf Vorschlag. Die alten Hasen suchen sich unter den jüngeren Kollegen die neuen Mitglieder des kleinen, aber feinen Zirkels aus.

Und heutzutage Dampflokführer zu sein, setzt auch einiges an Einsatz voraus. Das knappe Dutzend Männer ist für die betriebenen Maschinen selbst verantwortlich. Außer einigen kleineren Hilfen, die dank langjähriger Bekanntschaft noch möglich sind, gibt es keine offizielle Unterstützung von den Werkstätten. Eine Folge der Aufspaltungen, die durch die Privatisierung bei der SBB entstanden. Jede Abteilung stellt der anderen ihre Arbeit in Rechnung.

Die Männer vom Depot sind mehr als nur Lokführer. Sie kennen jede Schraube ihrer Fahrzeuge

So sind die Wartung und Pflege der Maschinen den Männern vom Depot alleine überlassen. Wenn eine Dampflok nach einem Einsatz ins Depot zurückrollt, ist niemand da, um sie abzurüsten. Dabei gehen einige Stunden mit schmutziger Arbeit drauf. Wenigstens sind noch ein paar Ersatzteile von anderen Maschinen übriggeblieben, nicht viel, aber bisher reicht es noch. Und die vier Dampfloks fahren auch nicht so oft, um unter starkem Verschleiß zu leiden. Gibt es allerdings kein passendes Ersatzteil, ist Eigeninitiative gefragt. Was früher noch als Arbeitsauftrag an einen Lehrling weitergegeben werden konnte, müssen die Dampflokführer heute selbst fertigen. Aber einmütig bekennen alle, dass es ihnen Spass mache, auch wenn Jürgen Rakow ebenso freimütig hinzufügt: „Jeden Tag möchte ich das nicht machen." Im Alltag sind ihm seine modernen E-Loks lieber; man wird nicht schmutzig und es ist nicht so anstrengend. Bei einer Rückwärtsfahrt mit der A 3/5 von Delémont nach Zürich bei strömendem Regen werden Heizer und Lokführer auch schon mal bis auf die Haut nass. Seit dem Jubiläum ist es für die Züricher wieder



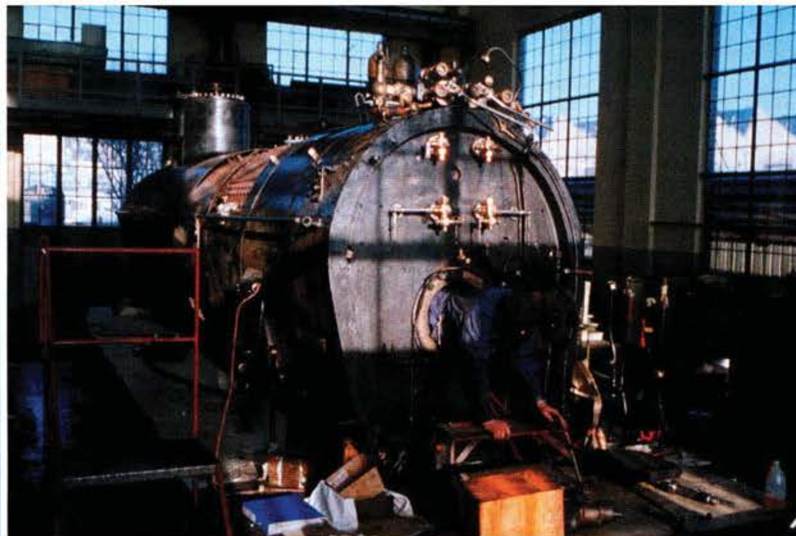


Foto: Samuel Bühlmann

Bei der Revision der A 3/5 war nicht nur Beweglichkeit gefragt. Auch handwerkliches Geschick war bei den anfallenden Arbeiten nötig.



Foto: Stefan Alkofer

Wenn die A 3/5 abends ins Depot zurückgekehrt ist, bleibt noch vieles zu tun. Rolf Krähenbühl entschlackt gerade die Schnellzuglok.

Eine ungewöhnliche Zugkomposition: Die Schnellzuglok A 3/5 vor einem Kesselwagenzug mit der Güterzuglok C 5/6 als Vorspann.

Eb 3/5 5819



Foto: Armin Schmutz

Die Eb 3/5 und die B 3/4 sind nahe Verwandte. Speziell für den Vorortverkehr leitete man aus der Schlepptenderlokomotive eine Tenderlokomotive mit nachlaufender Adamsachse ab. Dadurch konnte die Dampflok vorwärts und rückwärts mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h fahren. Der Spitzname dieser Loktype ist „Habersack". Sie wiegt 74 Tonnen und leistet 990 PS wie die B 3/4. Die heute noch existierende Dampflok der Nummer 5819 wurde 1912 bei der bekannten Lokschmiede SLM in Winterthur gebaut und war bis 1965 im Einsatz.

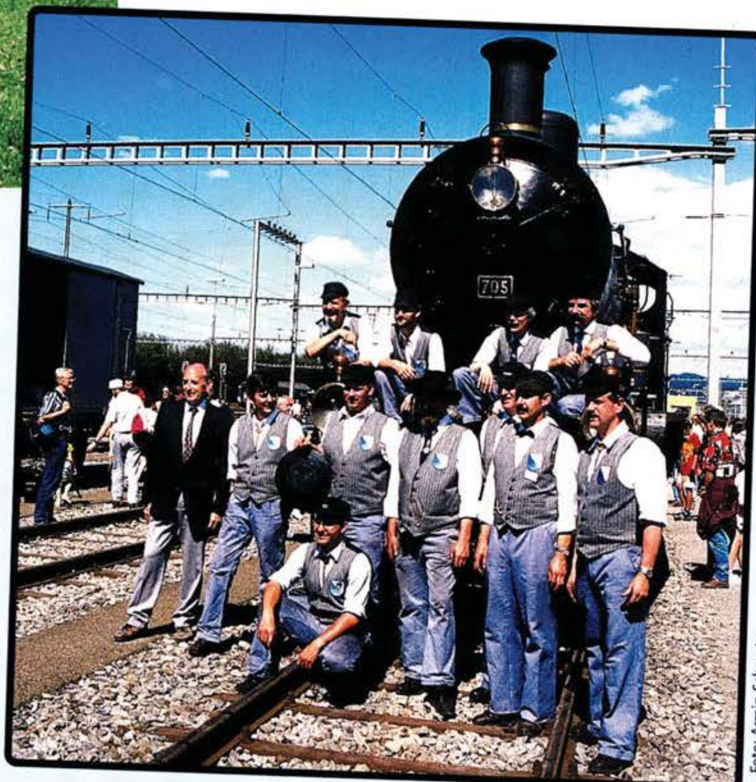


Foto: Armin Schmutz

Die Männer vom Depot F im Jubiläumsjahr 1997: (hintere Reihe v.r.n.l.) Sigi Liechti, Jürg Schnetz, Rolf Krähenbühl, Fredy Gfeller (inzwischen pensioniert); (vordere Reihe v.r.n.l) Sämi Bühlmann, Peter Zinsli, Jakob „Jack" Eugster, Hanspeter Landenberger, Olaf Schärlinger, Urs Bortoluzzi, (vorne knieend) Jürgen Rakow. Auf dem Bild fehlt Marcel Richard.

schwieriger geworden, Dampffahrten zu organisieren. Längst stehen ihnen nicht mehr alle Maschinen zur Verfügung. Nach dem Jubiläumsjahr wanderte die A 3/5 zunächst wieder als Exponat in das Verkehrshaus Luzern, um im Jahr 2000 wieder für Einsätze zur Verfügung zu stehen. Im Austausch wurde die B 3/4 zum Ausstellungsobjekt. Der Dampftriebwagen steht im Depot in Zürich, darf aber derzeit nicht fahren. Vor ein paar Jahren war er noch häufig unterwegs und wurde unter anderem für Gesellschaften und Hochzeiten vermietet. Im Moment scheinen derartige Fahrten eher ausgeschlossen. Letztes Jahr kam der Salondampfer nur zu einer Sonderfahrt Anfang Mai, die Fredy Landenberger, der Sohn von Hanspeter Landenberger, organisierte. Wenigstens kamen weitere zwei Tageseinsätze für das Schweizer Fernsehen Anfang November zustande.

Diese momentane Situation ist für die Lokführer unbefriedigend. Bei einem Tageseinsatz von Lok und Lokführer pro Jahr



Foto: Armin Schmutz

kann kaum Erfahrung im Umgang mit den Dampfern entstehen. Jürgen Rakow erzählt: „Am Anfang dauert es schon immer zwei, drei Stunden, bis die Routine wieder da ist." Wenn die Männer unterwegs sind, fährt einer auf der Hinfahrt als Heizer und steht bei der Rückfahrt am Regler. Die meisten haben eine kleine Vorliebe, fahren lieber als Heizer oder Lokführer, dennoch kommt es nie zu Auseinandersetzungen. „Am Anfang sollte man etwas mehr als Heizer fahren, weil das das A und O ist, aber insgesamt sollte jeder alles können", meint Liechti.

Deshalb fahren die meisten auch noch für die eine oder andere Privatbahn, die Dampfloks betreibt. „Die Routine kommt eigentlich mehr bei den Einsätzen für die Musemsvereine", berichtet Rakow, der so auf 15 bis 20 Tage im Jahr kommt. Olaf Schärlinger fährt mitunter für die Eisenbahnfreunde Zollernbahn auf der 01519, wenn sie in der Schweiz unterwegs sind und einen Lotsen mit Streckenkenntnis benötigen. Er, der Mann fürs Grobe, wie ihn seine Kollegen mit einem Augenzwinkern nennen, betätigt sich am liebsten als Heizer auf der linken Führerstandsseite. Sigi Liechti gehört noch zur Mikadogruppe mit einer französischen 141 R, die sich aber momentan auch im Zürcher Depot einer Revision unterziehen muss. Privat sammelt er seit seiner Lehrzeit alles um die Eisenbahn, was ihm den liebevoll gemeinten Namen „Schrotthändler" bei seinen Kollegen einbrachte. Hanspeter Landenberger betreibt mit seinen Söhnen Fredy und Stefan sowie vielen Freiwilligen zusätzlich eine kleine 9½-Zoll Dampfbahn am Katzensee bei Zürich, wenn er nicht gerade mit seiner liebevoll restaurierten Dampfwalze unterwegs ist.

Wie es weitergeht, weiß zur Zeit keiner so genau. Die Privatisierung der SBB macht es nicht einfacher für den Traditionsbetrieb. Schwarze Zahlen soll die Bahn in der Schweiz schreiben, und die aufwendige und kostspielige Unterhaltung alter Dampfloks ist den Betriebswirtschaftlern ein kleiner Dorn im Auge. In Zu-

Schnellzugdampf mit A 3/5 705

Wer bei einem der seltenen Einsätze der A 3/5 705 dabei sein möchte, hat am Samstag, 12. Mai 2001 die Gelegenheit dazu. Mit einer Schnellzuggarnitur inklusive Bar- und Speisewagen aus den 30er-Jahren geht die Reise von Zürich in die Westschweiz. Rund um Murten-, Neuenburger und Bieler See dampft der Zug auch über eine der wenigen fahrleitungslosen Strecken im Schweizer Eisenbahnnetz zwischen Solothurn und Büren. Genaue Informationen und Anmeldung bei: Steam Adventure Tours, Ringstraße 8, CH-8107 Buchs, Tel/Fax: ++41/(0)1/8453933 oder www.steam-adventure-tours.ch



Rolf Krähenbühl kümmert sich am 5. November 2000 bei Dreharbeiten in Koblenz um die Luftpumpe.



Bei den Auftritten der A 3/5 müssen Sigi Liechti (l.) und Sämi Bühlmann meist viele Fragen beantworten.

Am 30. Januar 1998 schleppt die B 3/4 den IGE-Sonderzug bei Niederbipp durch eine kaum verschneite Landschaft.

Dampflokputzen ist heutzutage keine Lehrlingsarbeit mehr, für Olaf Schärlinger gehört es einfach dazu.

CZm 1/2 31



Foto: Joachim Schmidt

Der Dampftriebwagen CZm 1/2 hat eine abwechslungsreiche Geschichte und eine Reihe von Umbauten hinter sich. Die Nordostbahn bestellte ihn 1901 bei der Maschinenfabrik Esslingen. 1902 wurde er an die neu gegründete SBB für den Zürcher Vorortverkehr abgeliefert. Der eingebaute stehende Kessel nach dem System Serpollet bewährte sich nicht, und die SBB verkaufte das Fahrzeug für 40 Passagiere 1906 an die Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB). Die ließ einen Kessel nach System Kittel und ein Postabteil einbauen. Der Kesselumbau tat dem CZm 1/2 gut. Er fuhr danach noch 42 Jahre für die UeBB und legte in seiner gesamten Einsatzzeit immerhin 1,15 Millionen Kilometer zurück.

Fotos (3): Stefan Alkofer

kunft wird eine Stiftung den Erhalt der Fahrzeuge organisieren. Sie soll bereits Anfang 2001 eingerichtet werden, aber die Aufgaben und ihre Kapitalausstattung sind noch nicht restlos bekannt. Werden alle historischen Fahrzeuge an einem Ort zusammengezogen? Wer übernimmt Pflege und Wartung? Das Stiftungskapital wird nicht nur für Fahrzeuge reichen müssen, sondern ebenso für die erhaltenswerten Gebäude und Anlagen der SBB. Die Pessimisten befürchten ein bloßes Abstellen und Konservieren der Loks in Schuppen. Die Optimisten sehen in der Stiftung eine Chance für mehr Dampfbetrieb in der Schweiz, allein weil die Stiftung die Dampfloks nutzen könnte, um bei Sonderfahrten ihren Kapitalstock zu erhöhen. „Der Stiftung bleibt nichts anderes übrig, als Geld zu beschaffen, und das kann durchaus mit Extrafahrten geschehen“, hofft Fredy Landenberger. Noch ist nichts endgültig entschieden und manches Spekulation.

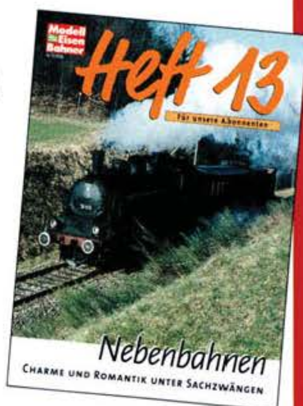
Stefan Alkofer

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur DM 69,60

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:



- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur DM 5,80 pro Heft gegenüber DM 6,50 im Einzelverkauf (Jahrespreis DM 69,60).
- Das Lexikon „Eisenbahn – Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Große Gala der Dampflokstars" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie erhalten zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses Sonderheft ist nur für unsere Abonnenten bestimmt.

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur DM 97,60



- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte und sparen nochmals DM 5,60.
- Diese erhalten Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur DM 24,40 bezahlen.

Unsere ABOs

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur DM 69,60
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur DM 97,60

01/2001

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ aktuellen Ausgabe
☐ ab Heft....../2001

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. DM 69,60 bzw. DM 97,60. Die Preise für Österreich, Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Große Gala der Dampflokstars"
Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines-Abo
☐ Großes-Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine **und** die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ jährlich ☐ 1/4-jährlich (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

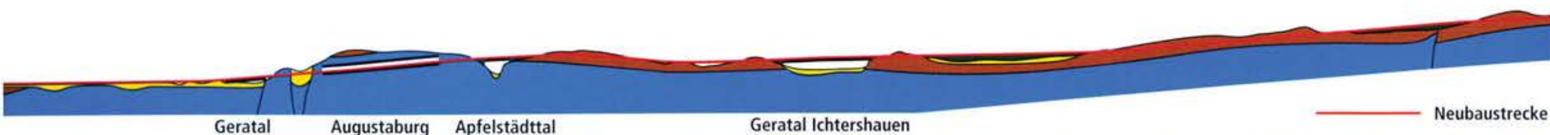
Widerrufs-Recht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird. Ein Geschenkabonnement endet automatisch nach einem Jahr.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Allein im Wald?

Eigentlich sollte die „Thüringer-Wald-U-Bahn" von Erfurt nach Ebensfeld als Teil einer Neubaustrecke dazu beitragen, die Reisezeiten zwischen München und Berlin stark zu reduzieren. Nun scheint es aber, als verlaufe sich das Projekt zwischen luftigen Höhen.

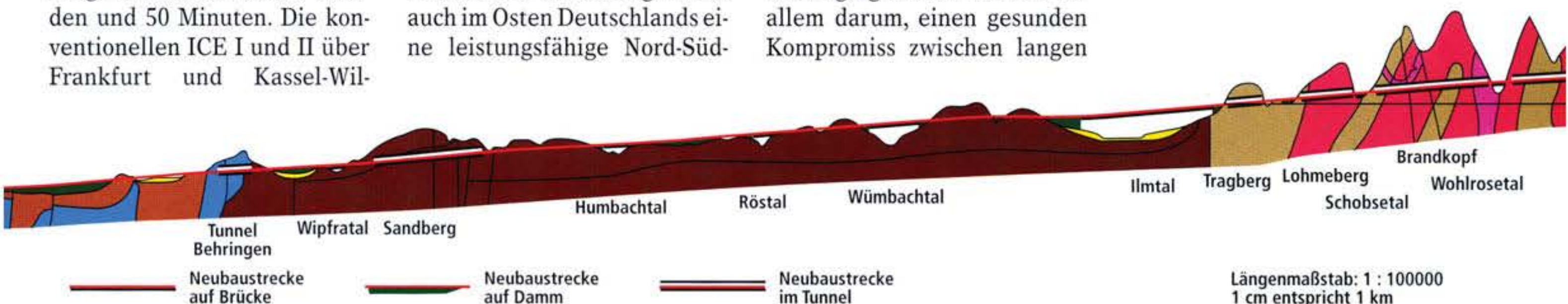


Die LKW auf der Autobahn können schon rollen, aber wann ein ICE durch den Behringer Tunnel fährt, vermag momentan niemand zu sagen.

Als gradlinigste und kürzteste Verbindung der Städte Berlin und München dient momentan die kurvenreiche Relation Augsburg - Nürnberg - Bamberg - Saalfeld - Naumburg - Leipzig - Bitterfeld. Die Fahrzeit beträgt selbst mit dem Neigetechnik-ICE sechs Stunden und 50 Minuten. Die konventionellen ICE I und II über Frankfurt und Kassel-Wilhelmshöhe sind aber auch nicht langsamer. Man ist dort sechs Stunden und 46 beziehungsweise 51 Minuten unterwegs, macht allerdings einen beträchtlichen Umweg von mehr als 100 Kilometern.

Um das Problem der langen Reisezeiten zu beseitigen und auch im Osten Deutschlands eine leistungsfähige Nord-Süd-Strecke zu besitzen, begannen bereits Mitte 1991 die Planungen für eine Neubaustrecke (NBS) vom Ballungsraum Halle/Leipzig nach Hof beziehungsweise von Erfurt nach Nürnberg als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8. Dabei ging es den Planern vor allem darum, einen gesunden Kompromiss zwischen langen Schnellfahrabschnitten und größtmöglichem Einzugsgebiet zu finden. Eine Verbindung von Erfurt nach Nürnberg entsprach diesen Kriterien am besten.

Nicht zuletzt wegen der unterschiedlichen geologi-




Fotos (2): H. Frank

Die Bündelung von A71 und ICE-Neubaustrecke war einer der Hauptgründe für den Baubeginn am Erfurter Kreuz der A4 (links).



Am 18. Juli 2000 gab Dagmar Schipanski das Signal zur ersten Sprengung für den 1300 Meter langen Sandbergtunnel.


Fotos (4): M. U. Kratzsch-Leichsnering

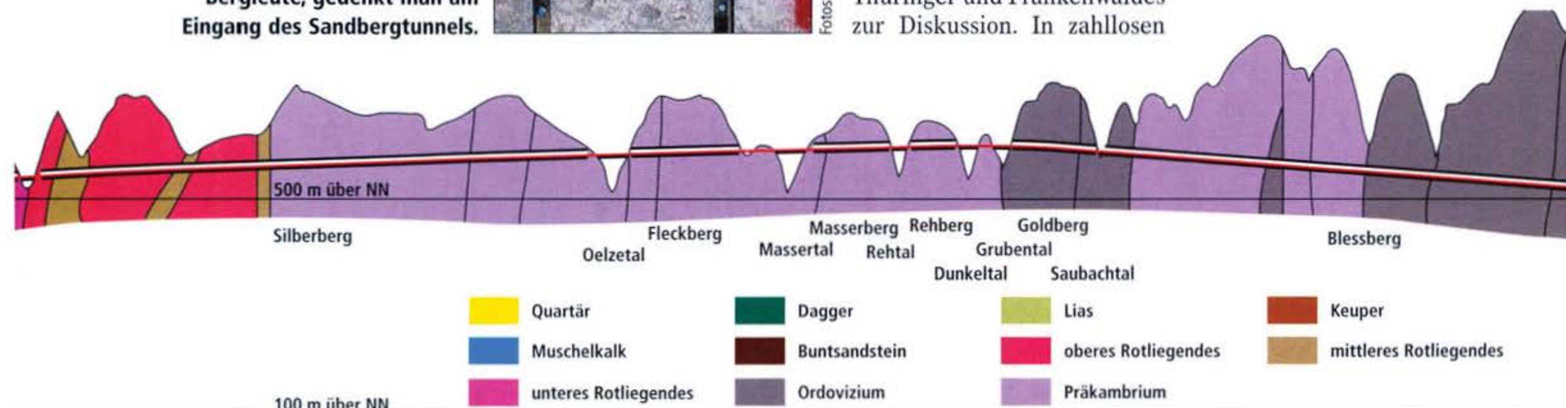
Der heiligen Barbara, Schutzpatronin der Tunnelbauer und Bergleute, gedenkt man am Eingang des Sandbergtunnels.

schen Bedingungen teilte man die neu zu bauende Strecke in zwei Abschnitte auf: Projekt 8.1 mit der Durchquerung des Thüringer Waldes von Ebensfeld bis einschließlich Erfurt sowie 8.2 von Erfurt durch das Thüringer Becken, den Höhenzug der Finne und die Saale-Elster-Aue nach Halle und Leipzig (siehe auch MODELLEISENBAHNER 12/2000). Mit 8.3 bezeichnete man den Ausbau der vorhandenen Schienenwege von Leipzig über Bitterfeld nach Berlin.

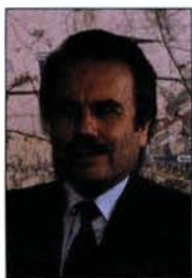
Ende 1991 standen beim Projekt 8.1 mehrere Trassenvarianten zur Querung des Thüringer und Frankenwaldes zur Diskussion. In zahllosen Gesprächen mit den Betroffenen vor Ort, der Berücksichtigung landesplanerischer Ziele und unter Abwägung der ökologischen Folgen entschieden sich die beteiligten Freistaaten Bayern und Thüringen in einem Raumordnungsverfahren für die vorgeschlagene kürzeste Linienführung mit der Untertunnelung des Thüringer Waldes von Erfurt an Ilmenau vorbei nach Ebensfeld. Dort soll die NBS in die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auszubauende Linie von Bamberg nach Nürnberg münden.

Die neue Eisenbahnstrecke sollte auch im europäischen Maßstab zu einer wichtigen Magistrale werden und zusammen mit dem Brennertunnel die Fahrzeiten zwischen Skandinavien, Polen, Ostdeutschland und Italien drastisch reduzieren. Somit würde ihre Bedeutung weit über die der reinen ICE-Strecke Berlin – München hinausgehen.

Die verantwortliche Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit (PBDE) konzipierte die 107 Kilometer lange Trasse zwischen der Thüringer Landeshauptstadt und Ebensfeld als zweigleisige, elektrifizierte Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 bis 300 km/h. Die maximale Steigung soll 20, die durch-



Eisenbahnbau als Leidenschaft



Als Eisenbahnbauingenieur stellte sich Wolfgang Watzlaw stets neuen Herausforderungen.

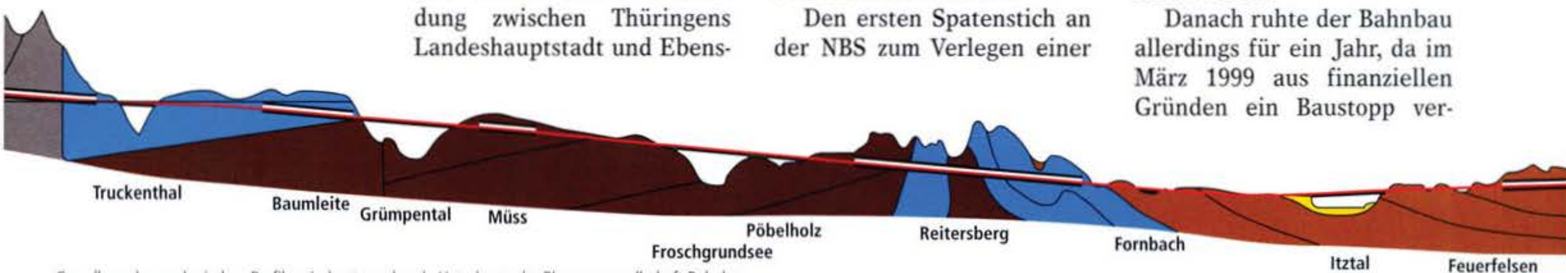
Eigentlich wollte Professor Wolfgang Watzlaw, der führende Kopf im PBDE-Planungsteam für die Neubaustrecke Halle/Leipzig – Ebensfeld, ja Tierarzt werden. Doch bereits in den 50er-Jahren siegte das Interesse am Verkehrsmittel Eisenbahn, und Wolfgang Watzlaw erlernte einen handwerklichen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn in Leipzig. Nach anschließendem Abitur begann er das Studium des Bauingenieurwesens an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen, welches er an der Universität Stuttgart fortsetzte. Zum Studienplan des Faches Eisenbahnbau gehörten seinerzeit auch noch Fächer wie Brücken- und Gleisbau oder Nahverkehr. Während der folgenden Zeit als Baureferendar sammelte Wolfgang Watzlaw viele praktische Erfahrungen, so auch als Fahrdienstleiter auf dem Bahnhof Leutkirch. Zu den ersten größeren Projekten des nunmehrigen Baudezernenten der Bundesbahndirektion Stuttgart zählte auch die technische Vorbereitung des Verkehrsverbundes der Schwabenmetropole. Auch bei den frühen Anfängen von Stuttgart 21 war Wolfgang Watzlaw zugegen: Wie kann der Güterbahnhof besser genutzt werden, wie lässt sich der Containerbahnhof Kornwestheim optimieren? Dies waren nur einige Problemstellungen. Hinzu kamen Bahnübergangsbeseitigungen und Bahnhofsumbauten. Ersten Kontakt zu Neubaustrecken erhielt der rührige Bauingenieur Watzlaw als Mitarbeiter im Planungsstab der Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm und München, bei dem ihm die ersten Erkundungen und Trassenplanungen oblagen. Man wollte seinerzeit zunächst eine Nutzung der Strecke durch Personen- und Güterzüge und favorisierte deshalb eine Linienführung durch das Filstal. Der Albaufstieg sollte in einem Tunnel erfolgen. Dieses Projekt gedieh eigentlich recht weit. In der Folgezeit kam es jedoch zu neuen Vorstellungen: Die Bahnlinie sollte nun möglichst parallel zur Autobahn A81 verlaufen. Also planten Wolfgang Watzlaw und seine Mitarbeiter neu. Die zweite Variante sah eine Strecke mit reinem Personenverkehr und damit Steigungen bis zu 70 Promille vor. Als die Projektarbeit am Thema Neubaustrecke Stuttgart – Ulm aber mehr und mehr in die Kostenrechnung unterschiedlichster Varianten ausartete, suchte sich Professor Watzlaw neue Herausforderungen und verließ Süddeutschland. Er kommentierte dies mit den Worten: „Es ist nicht meine Art, Kosten zehnmal hoch und runter zu rechnen." Sein neues Ziel hieß Brenner-Tunnel. Zu diesem Gemeinschaftsprojekt von deutscher, österreichischer und italienischer Bahn erschien 1991 eine umfassende Machbarkeitsstudie. Problematisch bei der Realisierung des gewaltigen, privat zu finanzierenden Vorhabens war allerdings eine fehlende Transportgarantie seitens der Bahnen. Genau zu jener Zeit bot sich für den nunmehr 54-jährigen die wohl schönste Gelegenheit, seine berufliche Laufbahn zu krönen: Er übernahm die Leitung der Planung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 8, der Neu- und Ausbaustrecke von Berlin über Halle, Leipzig und Erfurt nach Ebensfeld. Der Reiz lag für Professor Watzlaw in der neuen Arbeitsweise: „Die geänderte Gesetzgebung ermöglichte uns eine schnellere und einfachere Planung der Neubaustrecken als bisher." Nicht zuletzt dank des großen Engagements seiner Mitarbeiter in den Projektzentren Leipzig und Erfurt schloss man bereits 1996 fast alle Planfeststellungsverfahren ab. Einiges ist nun auch schon im Bau begriffen oder bereits fertig. „Wir haben hauptsächlich im Norden von Leipzig Akzente gesetzt", ist Wolfgang Watzlaw überzeugt. „Im Übrigen ist es angenehm, wenn man sieht, wie aus Plänen Bauwerke werden." Im Dezember 2000 ging er in den Ruhestand. Nun kann Wolfgang Watzlaw endlich wieder reisen, wandern oder bei gutem Wein in Ruhe historische Bücher lesen. Die Studenten an der Fachhochschule Biberach erwarten ihn ebenfalls. **mkl**

schnittliche jedoch 12,5 Promille betragen. Zwischen beiden Städten sollten drei Überholungsbahnhöfe entstehen. Etwa fünf Kilometer von Ilmenau ist ein zusätzlicher Haltebahnhof für die die Strecke ebenfalls nutzenden Interregios (oder deren Nachfolger) vorgesehen. Ferner soll die Stadt Coburg mit zwei Verbindungskurven an die neue Bahnlinie angeschlossen werden. Obwohl das Planfeststellungsverfahren für den größten Teil der Neubaustrecke schon am 24. Juli 1996 und für den viergleisigen Ausbau des Abschnittes Erfurt-Hauptbahnhof – Abzweig Erfurt-Bischleben am 15. April 1997 mit dem Planfeststellungsbeschluss beendet wurde, ist eine vollständige Ausführung der neuen Schienenverbindung zwischen Thüringens Landeshauptstadt und Ebensfeld mangels Finanzierung immer noch ungewiss.

Wie bereits beim Neubauabschnitt Gröbers – Leipzig begannen auch in Thüringen die Bauarbeiten zuerst am Bündelungsabschnitt mit der Autobahn A71 Erfurter Kreuz – Ilmenau. Daraus ergab sich das momentane Problem, 30 Kilometer Bahntrasse ohne Anschluss an das bestehende Schienennetz zu haben.

Den ersten Spatenstich an der NBS zum Verlegen einer Landstraße einschließlich des Brückenbaus über den zukünftigen Überholbahnhof Eischleben vollzogen Thüringens Ministerpräsident Bernhard Vogel und der damalige Bahnchef Heinz Dürr im Beisein des ehemaligen Bundesverkehrsministers Matthias Wissmann am 16. April 1996. Bereits im Frühjahr 1999 konnte der erste Tunnel bei Behringen fertiggestellt werden.

Danach ruhte der Bahnbau allerdings für ein Jahr, da im März 1999 aus finanziellen Gründen ein Baustopp ver-



Grundlage des geologischen Profiles sind entsprechende Unterlagen der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit – PBDE, die dem MODELLEISENBAHNER zur Verfügung gestellt wurden.

Grafik Seiten 26 – 30: Klaus Habermann



Die Einwohner von Langewiesen hätten sicher nichts dagegen, wenn die Ilmtalbrücke der Neubaustrecke eine Computersimulation bliebe.



Später nur als Cross-Piste brauchbar? Der riesige Einschnitt südlich des Sandbergtunnels soll einmal die ICE-Trasse aufnehmen. Derzeit spricht nichts dafür.

hängt worden war. Das von den Grünen in der Koalitionsvereinbarung mit der SPD geforderte Aus des Projektes 8 kam erschwerend hinzu. Im Juli 1999 entschied die Bundesregierung, keine Neubaustrecke Halle/Leipzig – Ebensfeld zu bauen, was allerdings im November durch einen Kabinettsbeschluß zur Rückstellung der Bauvorhaben wieder relativiert wurde.

Wohl auch, damit die an die Baufirmen zu zahlenden Konventionalstrafen nicht höher ausfallen als die Baukosten für Bund und Deutsche Bahn AG, hob man im März 2000 den Baustopp wieder auf. Daraufhin begannen mit dem feierlichen Anstich am 18. Juli 2000 die Bauarbeiten am 1300 Meter langen Sandbergtunnel, nach der Taufpatin und Thüringer Kultusministerin Prof. Dr. Dagmar Schipanski auch Dagmartunnel genannt.

Wegen der weiter unklaren Finanzierung wird die Neubaustrecke jedoch vorerst mitten im Thüringer Wald mit dem dortigen Bahnhof Ilmenau am Streckenkilometer 72 vor der im Anschluss zu bauenden Ilmtalbrücke enden. Um die Strecke zukünftig trotzdem sinnvoll nutzen zu können, untersuchen alle Beteiligten derzeit mehrere Varianten für den weiteren Weg nach Süden. Die vom Bundesverkehrsministerium 1999 vorgeschlagene Anbindung der Hochschulstadt Ilmenau an Erfurt mit drei Triebwagenpaaren über die NBS ist wegen der enormen Kosten und des geringen Nutzens schon wieder vom Tisch. Am sinnvollsten ist nach Ansicht der DB-Verkehrsplaner nach wie vor die Fertigstellung des Projektes 8.1 gemäß Planfeststellungsbeschluss. Ein vernünftiger Kompromiss wäre der Weiterbau bis Coburg, da eine Anbindung der fränkischen Stadt sowieso vorgesehen ist. Damit würde man immerhin noch 25 Kilometer in Richtung Ebensfeld, fast ein Viertel der Neubaustrecke, mit sieben Brücken und sechs Tunneln einsparen.

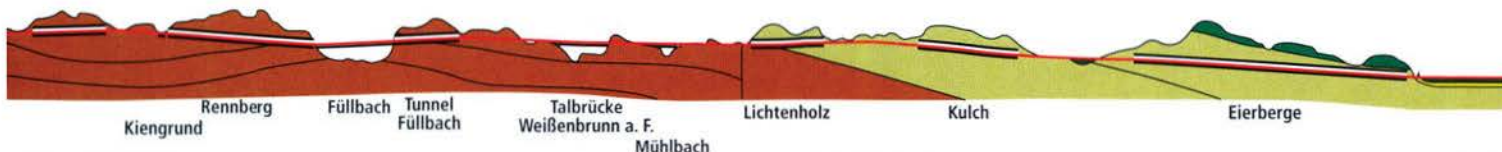
Streckenfortführung bis Coburg wäre ein guter Kompromiss

Bereits im Sommer 2000 machten Bahnchef Mehdorn und Thüringens Wirtschaftsminister Schuster deutlich, dass beide Seiten, auch angesichts der schon investierten 1,5 Milliarden Mark, an der Verbindung Erfurt – Ebensfeld festhalten.

Angesichts leerer Kassen fordert man nun in Sachsen massiv die Streckenführung vom Leipziger Hauptbahnhof via Citytunnel über Zwickau nach Bayern, da nach Ansicht des sächsischen Wirtschaftsministers so ein größerer Kundenkreis profitieren könne. Hinzu kämen in diesem Fall auch Bundesmittel für den Leipziger Tunnelbau.

Sollte es der PBDE-Nachfolgerin DB Projekt Verkehrsbau nicht gelingen, das Baurecht für die Strecke Erfurt – Ebensfeld weiterhin zu erhalten, wären mehrere Milliarden Steuergelder verschwendet sowie etliche Investruinen geschaffen. Fledermaustunnel, Lärmschutzwälle und neue Biotope hätte der Steuerzahler auch billiger haben können, so die Meinung nicht nur von Thüringer Politikern. Mit ihren zahlreichen Halten in kurzen Abständen, den schwierigen topografischen Verhältnissen und ökologischen Gegebenheiten des Vogtlandes stellt die Sachsenmagistrale im europäischen Maßstab keine Alternative zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Ebensfeld (– München) dar. Unabhängig vom Zeitverzug sind dafür auch 100 Kilometer NBS vorgesehen.

M. U. Kratzsch-Leichsenring



Gleichstrom-Lebenswege

Hans-Dieter Stolle: Legende einer Tagebau-Lokomotive. Zugförderung im Rheinischen Braunkohlenrevier, Heft 1. Selbstverlag, Weilerswist 1999. 128 Seiten mit 62 Farb- sowie 90 Sw-Fotos und -Zeichnungen. Preis 42 DM.

Der Autor erhebt zwar keinen Anspruch auf Vollständigkeit seiner Dokumentation, doch was Hans-Dieter Stolle über den Standardtyp EL2 der elektrischen Normalspur-Tagebauloks und den Einsatz im rheinischen Braunkohlenrevier zusammengetragen hat, ist gleichwohl von beachtenswerter Qualität. Der geneigte Leser erfährt nicht nur alle wesentlichen Einzelheiten zu Technik und Einsatz der insgesamt zwölf Gleichstrom-Henschelmaschinen, sondern bekommt auch einen profunden Einblick in die betrieblichen Besonderheiten der Zugförderung im Braunkohlentagebau rund um Köln. Abgesehen von einigen Schwarzweiß-Aufnahmen, deren historischer Wert die mindere Bildgüte aufwiegt, können auch die Textillustrationen überzeugen. Zusammen mit den Übersichtszeichnungen der einzelnen Streckennetze ergibt sich ein anschauliches Bild des Betriebsalltags der normalspurigen Gruben- und Grubenanschlußbahnen bei Rheinbraun, zu der sich Ende 1959 die vier größten Bergbau-Gesellschaften des rheinischen Reviers zusammenschlossen. *hc*



Fazit: Empfehlenswert auch für Nichtspezialisten

Außerdem erschienen

Mit Geräusch verbunden

Dampflok 2001. Postkarten-Kalender mit Sound-CD. Foto & Verlag Jacobi, Fraureuth 2000. ISBN 3-3710-0417-8, 14 Blätter mit 15 Farbpostkarten und CD. Preis DM 16,50.

Erstmals mit authentischen Ton-Szenen angereichert ist der neue farbige Postkartenkalender in Spiralheftung.

Heideland-Bahn

Heiko Hantschel: **Die Nebenbahn Klotzsche – Königsbrück – Straßgräbchen – Bernsdorf**. Verlag Kenning, Nordhorn 2000. ISBN 3-933613-15-9, 80 Seiten, 19 Farb-, 122 Sw-Fotos, 66 Skizzen. Preis DM 39,80.

Militärtransporte zum Truppenübungsplatz prägten diese Nebenstrecke über viele Jahrzehnte: Illustrierte Geschichte der einstigen Schmalspurbahn, die schon bald umgespurt und Stück für Stück Richtung Norden verlängert wurde.

Tradition in Schwarz und Weiß

Freunde der Eisenbahn (FdE) Hamburg: **FdE-Kalender 2001**. Verlag Uhle u. Kleimann, Lübbecke 2000. 34 Seiten mit Kalendarium. Preis DM 16,80.

Insgesamt 34 ausgewählte Schwarzweiß-Bilder, gleichwohl eine bunte Mischung, von Europas Eisenbahnen präsentieren nun schon im 43. Kalender-Jahrgang die Hamburger Freunde der Eisenbahn.

Kohle, Erz und Schienen

Lothar Hülsmann: Die Georgsmarienhütter Eisenbahnen. Lokrundschau-Verlag, Gülzow 2000. ISBN 3-93169711-0, 128 Seiten mit 274 Sw-Abbildungen und Zeichnungen sowie 9 Farbfotos. Preis 44 DM.

Mit der Errichtung eines Hüttenwerkes in der Nähe Osnabrücks begann 1864 die Geschichte der Georgsmarienhütter Eisenbahnen. Ursprünglich als reine Werksbahn erbaut, betrieb die Bahn nach mehreren Anläufen ab 24. Dezember 1872 auch Personenverkehr zwischen Georgsmarienhütte und Hasbergen. Dort bestand Anschluss an das Streckennetz der Köln-Mindener Eisenbahn. Die Hüttenbahn wuchs weiter. Parallel entstanden in den Werkstätten eigene Lokomotiven und Wagen. Erfreulich an der umfassenden Darstellung ist, dass sie sich nicht nur auf die Eisenbahn konzentriert. Auch deren Arbeitsbeschaffer, etwa die Georgsmarienhütte und das Stahlwerk Osnabrück, werden porträtiert. Manche Entwicklung auf der ältesten deutschen noch heute existierenden Privatbahn wird so verständlicher. So weit möglich, rekonstruierte der Autor auch den Lebensweg der Betriebsmittel, in Bildern und Zeichnungen vorgestellt. Ein Kurzporträt der Osnabrücker Dampflokfreunde und ihrer Museumsbahn im Ex-Zechenbahnhof am Piesberg runden das mit viel Fleiß erstellte Werk ab. *mkl*

Fazit: Pflichtlektüre nicht nur für Industriebahn-Fans

Neue Sicht auf alte Zeiten

Jochen Kretschmann: Lockruf der Dampfsirenen. transpress-Verlag, Stuttgart 2000. ISBN 3-613-71121-4, 192 Seiten mit 16 Sw-Fotos und einer Zeichnung. Preis 29,80 DM.

Nach zwölf Jahren liegt ein Nachfolger des Klassikers „Feuer, Wasser, Kohle“ vor. Diese Zeit ist auch an Jochen Kretschmann nicht spurlos vorübergegangen. Einige Episoden sind im alten Stil verfasst, einige sind inhaltlich mehr oder weniger verändert. So wurde aus Elvira, dem Mädchen vom Hundekopp, Lisa, die Stromschienenmieze. Das traurige Ende der früheren Version taucht im neuen Buch gar nicht auf. In einigen Kapiteln spürt der Leser, dass der aktuelle Kretschmann nachdenklicher geworden ist, Bilanz zieht, ja manchmal sogar ins Philosophieren verfällt. Weniger Eisenbahn, mehr Biographisches ist so zu erfahren. Dem entspringt auch eine Geschichte, die etwa ein Drittel des Buches füllt – ungewohnt lang ist sie auf jeden Fall. Die von den früheren Veröffentlichungen Kretschmanns geschürten Erwartungen des Rezensenten erfüllten sich nicht; die gebotene Qualität steht dem bereits Bekannten jedoch nicht nach. Der Leser findet fesselnd verfasste Schilderungen der Arbeit auf den verschiedensten Lokomotiven, von der T3 über die P8 bis zur Reko-01. Eine kleine Zugabe sind zwei Geschichten von französischen Personalen, die eindrucksvoll belegen, dass Lokführer überall auf der Welt eine Sprache sprechen. Den Abschluss des Buches bilden eine Schilderung jenes Tages, als sich Jochen Kretschmann „die gesamte Eisenbahn buchstäblich aus dem Herzen gerissen“ hat, und ein Blick auf seine heutigen Gefährten. Das handliche Lesebuch verkürzt lange Winterabende und berichtet auch von einer noch funktionierenden Eisenbahn. *kla*



Fazit: Entspannende Lektüre nicht nur für Eisenbahn-Liebhaber

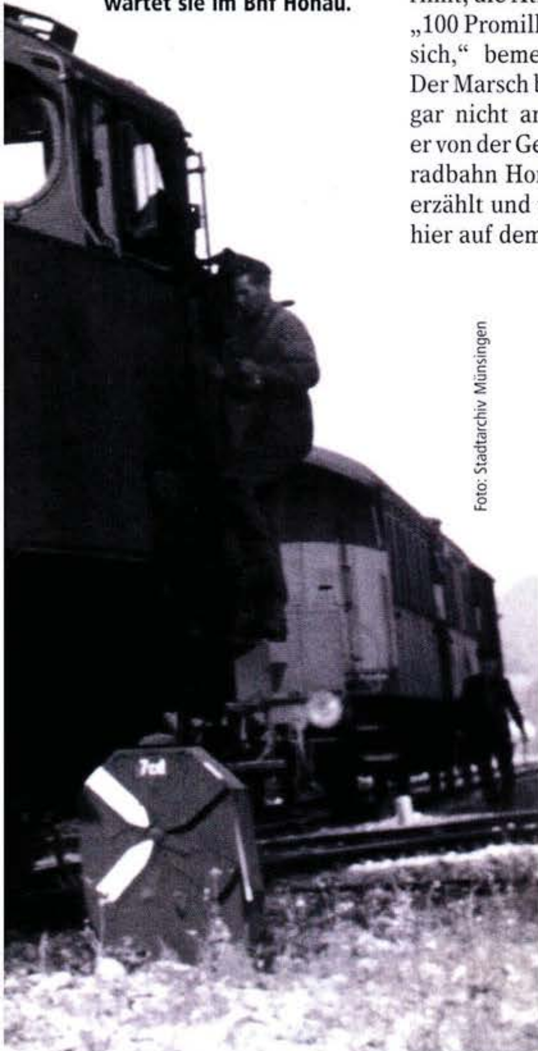
In Reutlingen tut sich einiges: Die Freunde der Zahnradbahn Honau – Lichtenstein wollen nicht nur ihre 97 501 aufarbeiten, sondern auch die berühmte, im Jahre 1969 stillgelegte, ehemals steilste deutsche Vollspurzahnradstrecke wieder aufbauen.

Steiler Zahn





Der Bahnhof Honau stammt aus dem Jahre 1892. Der verwahrloste Bau ist kaum mehr zu retten, das Holz faul und morsch.



Ein imposanter Anblick: Die vier Zylinder von 97501. In den 50er-Jahren wartet sie im Bhf Honau.

Foto: Stadtarchiv Münsingen

Schloss Lichtenstein thront hoch über dem Honauer Tal vor den Toren Reutlingens. Die milde Herbstsonne schickt ihre wärmenden Strahlen und die Steigung nach dem Ort Lichtenstein hinauf scheint kein Ende zu nehmen. Der Schweiß rinnt, die Atmung wird kürzer. „100 Promille haben es eben in sich," bemerkt Frank Neher. Der Marsch bergauf scheint ihn gar nicht anzustrengen, wenn er von der Geschichte der Zahnradbahn Honau – Lichtenstein erzählt und von der 97501, die hier auf dem heutigen Spazierweg einst fuhr, und wenn es nach ihm und seinen Vereinskollegen, den Freunden der Zahnradbahn Honau – Lichtenstein (ZHL) geht, bald wieder fahren wird.

„Unser Verein wurde im Juni 1985 mit dem Ziel gegründet, die 97501 wieder in Betrieb zu nehmen sowie die Zahnradstrecke von Honau nach Lichtenstein und den Gleisanschluss an den Bahnhof Kleinengstingen als Museumsbahn wieder aufzubauen", erklärt Frank Neher, 31, zweiter Vorsitzender und technischer Leiter der ZHL.

1986 erwarben die ZHL die Lok von einem Passauer Unternehmer und transportierten sie nach Tübingen. Im Laufe der Jahre wurde die Maschine Schritt für Schritt aufgearbeitet. Im Dezember 1999 kam 97501 wieder nach Reutlingen. In einer Werkhalle am Westbahnhof haben die ZHL ihr Domizil.

Seit Dezember 1999 97501 wieder in ihrer alten Heimat

„Zurzeit haben wir an die 100 Mitglieder. Wir finanzieren uns über Mitgliedsbeiträge und Barspenden von Privatleuten, die großes Interesse an der 97501 haben." Ein großer Teil sind Arbeitsspenden der hiesigen Wirtschaft, die die ZHL mit Maschinen oder Fachwissen unterstützen. Hinzu kommen noch Materialspenden. Allein die Kesselaufarbeitung der Lok belief sich auf 100 000 Mark.

Im Auftrag der Stadt Reutlingen führen die ZHL mittlerweile Güterverkehr durch. Seit 3. Juli 2000 bedienen sie einen Reutlinger Eisenhändler mit der vereinseigenen Gmeinder-Lok vom Güterbahnhof aus über die Gleise der ehemaligen Gönninger Bahn, die Reutlingen mit Gönningen verbindet. Für die ZHL war das ein großer Tag. Der Verein war nicht mehr nur ein Haufen Eisenbahnbesessener, sondern hatte gezeigt, dass ein konkretes Verkehrskonzept den Club umtreibt: Der Erhalt und Ausbau des Schienengüterverkehrs.

Ein großes Ziel ist natürlich die Aufarbeitung der 97501. „Und zwar so originalgetreu wie möglich, so funktionell wie nötig", gibt Frank Neher zu bedenken. Dabei bedient man sich durchaus moderner Werk-

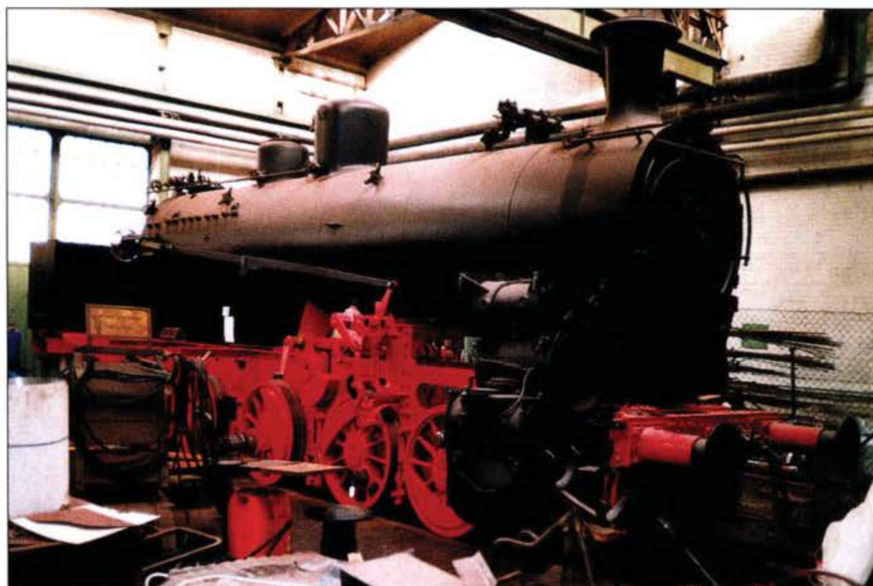
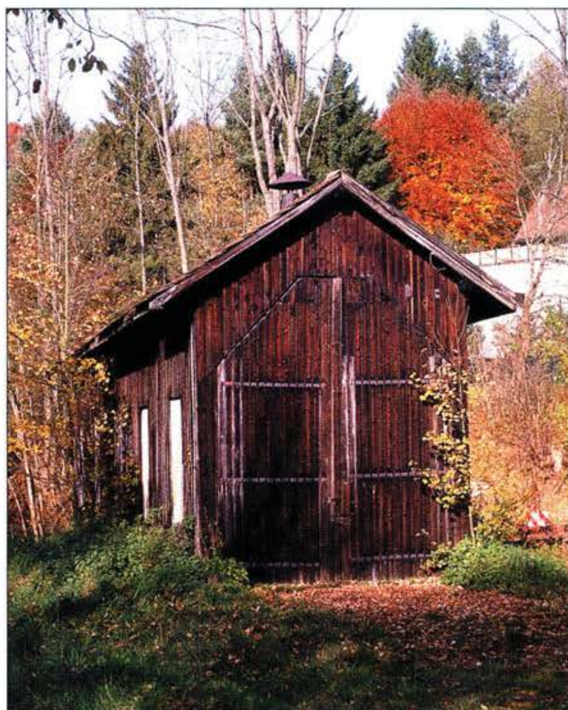


Foto: H. Stemmler

97501 steht 1999 noch in der Werkstätte des Bw Tübingen. Mittlerweile ist die Zahnradlok nach Reutlingen umgezogen, wo sie zwischenzeitlich weiter aufgearbeitet wird.



Die alte Zahnradbahntrasse ist heute zwar nur noch ein Asphaltweg, die Steigung beeindruckt aber wie eh und je.



Der bestens erhaltene, original württembergische Lokschuppen in Lichtenstein stammt aus dem Jahre 1893.

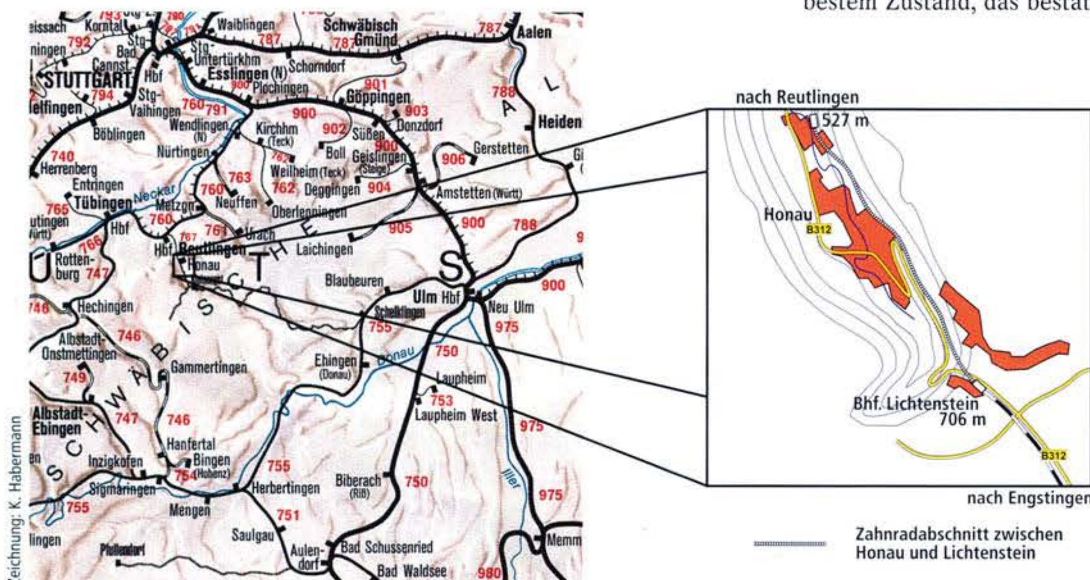
stoffe, -materialien und Werkzeuge, denn die Lok soll wieder richtig belastet werden können. Natürlich ist man hierbei auf Spenden angewiesen, und die Region unterstützt das Vorhaben durchaus. Die Maschine soll einmal bei Ausflugsfahrten, Museums- und Wochenendverkehr ihre Züge ziehen.

„Schäden an der Zahnradlok waren selten“, berichtet Neher. Es kam jedoch vor, dass die Welle des Zahnrades brach. Dann ging es ins Aw Esslingen. Ein Umstand sorgte bei Fahrten ins Aw jedoch mitunter für Aufregung: Da das Zahnrad von 97 501 nur 2,5 Zentimeter Abstand zur Schienenoberkante hatte, machten Bahnübergänge und die Radlenker von Doppelkreuzungsweichen (DKW) Probleme. „Mit dem Zahnrad wurden schon mal frisch betonierte Bahnübergänge umgepflügt“, weiß Neher. Einmal allerdings bei einer Probefahrt der frisch untersuchten 97 501 fräste eine DKW einige Zähne des Zahnrades ab. Das Lokpersonal sei dann sofort wieder ins Aw gefahren...

“Trotzdem 97 501 lange Zeit ungeschützt dem Wetter ausgeliefert war, präsentierte sich das Fahrwerk bei der HU in bestem Zustand, das bestätigten uns Spezialisten aus Meiningen“, berichtet Neher. Da es für die Lok so gut wie keine Ersatzteile mehr gibt, bauen die ZHL vieles in völliger Eigenleistung. „Die Einströmrohre waren völlig kaputt. Die neuen wurden von einem Feinblechner individuell vor Ort gefertigt und eingepasst“, erklärt Neher. Auch die Nietreihen sollen aussehen wie das Original. „Wir wollen nicht nur aufarbeiten, sondern die Lok auch schmücken“, gibt Neher seiner Arbeitsphilosophie Ausdruck und zeigt mit berechtigtem Stolz eine fein aufgearbeitete Originalpfeife der 97 501 in mattem Messingglanz.

Neu angefertigte Bauteile sollen 97 501 schmücken

Der Rahmen wurde ebenfalls neu aufgebaut und bis zum Niet vorbildgetreu gestaltet. Denn: „Die Optik muss stimmen. Die Lok soll originalgetreu aussehen, aber nicht alles kann original sein.“ Alle



Die Zahnradbahn zwischen Honau und Lichtenstein gehörte zur eingleisigen Nebenbahn Reutlingen – Schelklingen.



Foto: F. Neher

Ein Stück der original Riggenbach-Zahnstange aus Honau. Sie ist wie eine Leiter ausgeführt und hat einen trapezförmigen Querschnitt.

Lagerstellen, die nicht schnell drehen, wurden zum Beispiel auf Schmiernippel umgebaut. „Wir nehmen den Umweltschutz sehr ernst“, erklärt Neher. „Wir erreichen mit Fett eine gute Schmierung. Das wird eingepresst, übergehendes Material einfach mit dem Lumpen abgeputzt und der wird anschließend sachgerecht entsorgt. Unsere Lok soll keine Ölschleuder sein.“

Die ZHL arbeiten die Lok nicht nur auf, sondern führen durchaus technische Änderungen durch. „Warum sollten moderne Werkstoffe nicht Verwendung finden, wenn es dem Erscheinungsbild der Lok nicht schadet?“, fragt Neher. Wenn es Möglichkeiten gibt, die Betriebssicherheit des Fahrzeuges zu erhöhen, so machen die findigen Reutlinger das, auch wenn es nicht mit dem Original in Einklang steht. So wurde beispielsweise das Führerhaus - ganz modern - mit einem Laser geschnitten.

„Beim Lagermaterial sind wir ganz neue Wege gegangen, bei dem uns ein Kraftwerksspezialist aus Plochingen half“, erklärt Neher. Die Stangenlager wurden mit der Legierung Tegostar 738 im Schleudergussverfahren ausgegossen, ein Material, das keine giftigen Schwermetalle enthält. Die für Gleitlager besonders wichtige Kriechneigung unter Druck ist zehnmal kleiner als bei gewöhnlichen Legierungen. Die ZHL versprechen sich von diesem Verfahren eine höhere Lebensdauer der Stangenlager.

„Allein das Zahnradlager, ein Pendelgleitlager mit kugelförmiger Abstützung, ist technisch ein Schmankerl, was die Aufarbeitung angeht jedoch sehr kompliziert“, weiß Neher. Die Rauchkammer der Lok ist neu, der Druckkörper noch original von 1923. „Vielen Leuten geht die Aufarbeitung zu langsam. Aber so etwas braucht eben seine Zeit.“

Im Hof vor der Werkhalle befindet sich das „Bewirtungsgerät“, wie Neher eine kleine Wellblechbude scherzhaft nennt. Eine Reihe von Hebeböcken - Geschenk eines örtlichen Kranunternehmers - lehnt an der Wand und wartet auf Einsatz. Ein weiterer Beweis für die Unterstützung durch die regionale Wirtschaft.

„Innerhalb von fünf Wochen haben wir unseren Schienenbussteuerwagen VS 97605

Kurz und steil

Am 1. Oktober 1893 wurde der Abschnitt Honau – Münsingen der erst 1901 vollendeten eingleisigen Nebenbahn von Reutlingen nach Schelklingen eröffnet. Zwischen den Bahnhöfen Honau und Lichtenstein lag eine 2110 Meter lange Riggenbach-Zahnstange, benannt nach dem Schweizer Eisenbahningenieur Niklaus Riggenbach (1817-1899), 1798 Meter davon mit einer Neigung von 100 Promille. Zunächst fuhren hier württembergische Zahnradloks Fz, ehe 1923/25 die vier 97.5 kamen, die ihrerseits zu Beginn der 60er-Jahre durch Zahnrad-Schienenbusse abgelöst wurden. Am 28. Juli 1969 stellte die DB den Betrieb angesichts der Übermacht Auto ein.


Fotos (4): U. Lieb

Einzelne Zähne des Zahnrades mussten für die Überführung abgeflext werden.

hergerichtet", berichtet Neher stolz, „das war aber der Wahnsinn." Das Fahrzeug steht gegenwärtig von einer grauen Plane umhüllt im Hof der Halle. Vier weitere Schienenbusse, darunter drei mit Zahnradantrieb, und zwei Steuerwagen leisten ihm Gesellschaft.

Auf den Gleisen vor der Werkhalle fuhr einst das so genannte Gönninger Bähnle von Reutlingen nach Gönningen. Heute haben die ZHL im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Gönninger Bahn ihr Domizil aufgeschlagen. Auf den Gleisen davor stehen Wagen, teils in Vereins-, teils in Privatbesitz: G10, ein Oppeln, Donnerbüchsen und ein Packwagen Pwi23 von 1924. Auch sie sollen eines Tages wieder rollen.

Ein großes Problem stellt der Vandalismus in der Gegend dar. Manchmal macht die Zerstörungswut auch vor den ZHL-Fahrzeugen nicht halt. Als 1999 an einem der Zahnradschienenbusse Scheiben eingesetzt worden waren, mussten die Vereinsmitglieder am nächsten Morgen traurig zur Kenntnis nehmen, dass in der Nacht alle Fenster mit Steinen eingeworfen worden waren. Zudem klagt Neher über Diebstähle: „An unseren Schienenbussen wurden die Indusischreiber geklaut. Wir haben aber alle bei der Polizei als gestohlen gemeldet. Jemand, der sie irgendwo einbaut, wird damit wenig Freude haben."


Foto: F. Neher

Im Sommer 2000 präsentierte sich 97501 vor der Werkhalle in Reutlingen West mit den neu eingebauten Einströmrohren.

In absehbarer Zukunft will der Verein auf das Gelände des Reutlinger Güterbahnhofs umziehen, sobald die Stadt die Verhandlungen mit DB Cargo abgeschlossen hat. Die Zusammenarbeit mit der Stadt

Zusammenarbeit zwischen ZHL und Reutlingen bestens

Reutlingen klappt sehr gut. Der Verein mit seiner Lok ist ein nicht zu unterschätzender Werbeträger für Reutlingen. Auch die Bevölkerung interessiert sich für die ZHL. „Die 97501 gehört eben zu Reutlingen", erklärt Neher.

Mit einem eigenen Museumsbahnentwurf beteiligen sich die ZHL auch am Verkehrskonzept der Region Reutlingen/Tübingen. Hierzu sitzt man am Tisch gemeinsam mit den Kommunen und dem Regionalverband. In erster Linie wollen die ZHL die Strecke Kleinengstingen – Münsingen bedienen, die unter Denkmalschutz gestellt werden soll. Dabei denkt Neher an einen Museums-Dampf-Betrieb mit der 97501 und angemieteten Wagen, später mit den eigenen, dann aufgearbeiteten Donnerbüchsen.

Ein Problem, das den Wiederaufbau der Zahnradstrecke Honau – Lichtenstein zunichte machen könnte, ist der geplante Ausbau der B312 über die Schwäbische Alb auf der ehemaligen Trasse der Zahnradbahn. „Der Regionalverband erhob gegen das Planfeststellungsverfahren Einspruch, über eine Trasse kann nicht einfach hinweggeplant werden", erläutert Neher und gibt sich optimistisch, dass die Straße nicht gebaut werden wird.

Geschafft! Lichtenstein wurde schweißtriefend und keuchend erreicht. Doch nur noch der original württembergische Lokschuppen von 1893 ist erhalten geblieben, allein die Lage der Drehscheibe noch zu erahnen. Die Ehrfurcht für die Leistung, die 97501 und ihre Schwestern tagtäglich hier erbrachten, ist angesichts des anstrengenden Aufstiegs mittlerweile groß. „Ich glaube, dass uns allen Tränen die Wangen herunterinnen werden, wenn 97501 eines Tages wieder nach hier oben fährt", sagt Frank Neher und blickt nach Honau hinunter. Legen wir schon mal Taschentücher bereit.

Ulrich Lieb

Württembergs letzte Lokbauart

1921 entwickelte die Maschinenfabrik Esslingen eine Vierzylinder-Verbund-Zahnradlok für die Strecke Honau – Lichtenstein. Die 97.5 genannte Maschine sollte 300 Tonnen im reinen Reibungsbetrieb mit 20 km/h und 100 Tonnen auf der Zahnstange mit 10 km/h befördern können. 1923 wurde die 75 Tonnen schwere Lok mit der Fabriknummer 4056 geliefert und als 97501 eingereiht, bis 1925 stießen noch drei weitere hinzu. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h. Die mit 830 PSi stärksten deutschen Zahnradloks wurden ab 1960 durch Zahnradschienenbusse VT 97 ersetzt. 97501 und zwei ihrer Schwestern, 502 und 504, wurden am 10. August 1962 ausgemustert, 503 war 1956 zerlegt worden. 502 steht heute bei der DGEG in Dahlhausen, 504 im Museum für Verkehr und Technik Berlin.

Foto: Archiv Daimler Benz AG



97501 in der Ausführung bei Ablieferung 1923 mit weißen Radreifen, DRG-Beschriftung und in Fotolackierung.

Foto: Jochen Gottschalch, Sammlung Adomat

Der Lommatzscher Zug ist in Meißen Jaspisstraße angekommen. Die IV K zieht die zwei Wagen gleich weiter nach Meißen Triebischtal.

Ausweich-Manöver

Der Platz fehlte, um in Meißen einen für die sächsischen Schmalspurbahnen typischen Endbahnhof zu errichten und zu betreiben. Vieles war dort anders.

Betrieblicher Mittelpunkt – das sagt sich leicht. Meistens sind dies die Anfangs- oder Endstellen von Eisenbahnen, Abzweigbahnhöfe oder eben auch ein Bahnhof, der ungefähr in der Streckenmitte liegt. Nicht so in Meißen Jaspisstraße.

Da gab es zuallererst eine Besonderheit in der Streckenführung. Bis 1967 verliefen Regel- und Schmalspur über etwa vier Kilometer fast parallel im Triebischtal. Die sparsamen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Saechs.Sts.E.B.) hätten auf die Bequemlichkeit der Reisenden wohl kaum Rücksicht genommen. Vielmehr ergab sich die Gelegenheit, einige Güter, so auch das nahe Löthain geförderte Kaolin, ohne Umladen zum Empfänger zu bringen. So war Garsebach Trennungsbahnhof für die beiden aus Meißen kommenden Linien nach Wilsdruff und Lommatzsch.

Und dann dies: Am Streckenende der Schmalspurbahn auf dem Bahnhof Meißen Triebischtal finden sich nicht einmal Umsetzmöglichkeiten für die Lok, geschweige denn Rollwagengrube, Überladerampe, Umlademöglichkeiten. Dort war einfach kein Platz.

Die Geschichte erklärt die Zusammenhänge. Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie eröffnete mit der zweiten regelspurigen Verbindung von Leipzig nach Dresden über Döbeln am 22. Dezember 1868 auch den Bahnhof Meißen-Triebischtal. Auf diesen richtete sich das städtische und wirtschaftliche Leben der umliegenden Viertel der Porzellanmetropole aus; er

Stationsgebäude und Abort (links) des Bahnhofes Meißen Jaspisstraße im Vorfrühling des Jahres 1967.



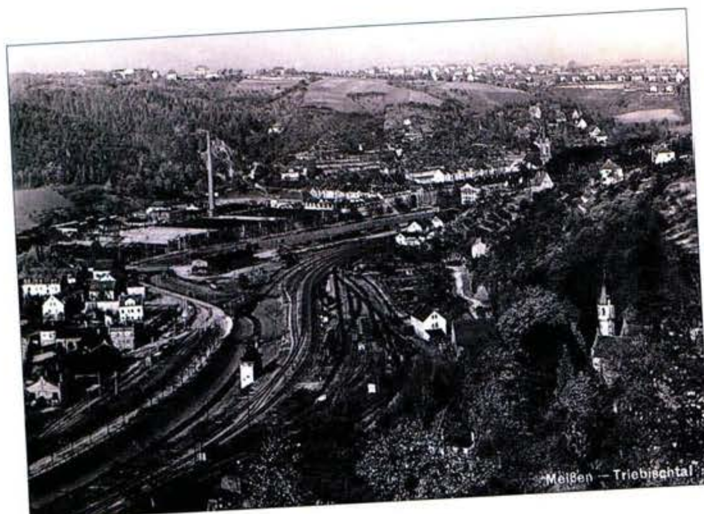


Foto: Sammlung Bernd Hauptvogel

Die Postkarte aus der Zeit um 1935 zeigt den Bahnhof Meißen Jaspisstraße mit Blick in Richtung Meißen Triebischtal.



Das Personal eines Zuges aus Lommatzsch ist im April 1966 gerade mit dem Umsetzen der Lokomotive beschäftigt.

wuchs, bis er den Talboden rechts der Triebisch fast vollständig eingenommen hatte.

Nach dem langen Ringen der Stadt Wilsdruff um einen Eisenbahnanschluss (MODELLEISENBAHNER 4/2000) war 1908 im mittlerweile der K.Saechs.Sts.E.B. gehörenden Bahnhof Triebischtal nur noch Platz für ein Schmalspurgleis mit Bahnsteig. Dies sollte für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr genügen. Die aus Lommatzsch, Polenz, Wilsdruff oder Löthain kommenden Reisenden, die weiter nach Dresden fahren wollten, mussten so wenigstens keinen längeren Fußmarsch zum Umsteigen in die normalspurigen Züge auf sich nehmen.

Ein Gärtner verhindert den Bahnhofsumbau

Der Nachbar des Bahnhofes betrieb eine Gärtnerei. Er wollte immer etwas mehr Geld für sein Land bekommen, als die Eisenbahn zu zahlen bereit war. Dieses Gefeilsche verhinderte den Ausbau der Schmalspuranlagen. Auch 1938 ließ sich nicht mit ihm reden, und so blieben diese ungünstigen Betriebsverhältnisse bis zur Einstellung der Bahn bestehen.

Die anderen notwendigen Anlagen mussten ausweichen. Etwa 500 Meter flussaufwärts weitete sich das Tal wieder. Ausreichend Raum für Lokschuppen, Abstellgleise, Stationsgebäude, Bahnsteige war hier vorhanden. Der Bahnhof Meißen Jaspisstraße öffnete seine Pforten am 29. September 1909, dem Tag der Streckeneröffnung zwischen Wilsdruff und Meißen. Um 6.37 Uhr verließ der erste Zug Meißen Triebischtal. Eine große Rübe soll die Lok geziert haben. Die Bedeutung der Bahn war damit deutlich, der Bahnhof sollte allerdings vorerst nur dem Personenverkehr dienen.

Im Jahr 1913 erfolgten dann umfangreiche Umbauten zur besseren Abwicklung der Gütertransporte. Auch der Personenverkehr hatte größere Bedeutung erlangt, so dass weitere Abstellgleise notwendig waren. Das Stationsgebäude wurde Richtung Meißen Triebischtal verlängert. Der neue Anbau bot den Rangierern eine willkommene Unterkunft. Zur Orientierung auf dem Bahnhof sei auf den Gleisplan auf Seite 69 in diesem MODELLEISENBAHNER verwiesen.

Die etwas ungünstige Lage des Betriebsmittelpunktes der Schmalspurstrecke bedingte auch besondere Betriebsabläufe. Die Personenzüge fuhren von Lommatzsch beziehungsweise Wilsdruff kommend mit Halt in Jaspisstraße nach Triebischtal. Dort stiegen die Reisenden aus, Gepäck und Expressgut wurden aus dem Packwagen geladen. Dann drückte die Lok den Zug nach Jaspisstraße zurück. Die Lok kuppelte ab, fuhr zum Lokschuppen oder um den Zug herum, wenn dieser gleich wieder zurückfahren sollte. Dann drückte der Zug bis Triebischtal zurück. Eine neue Fahrt ins Meißner Land konnte beginnen.

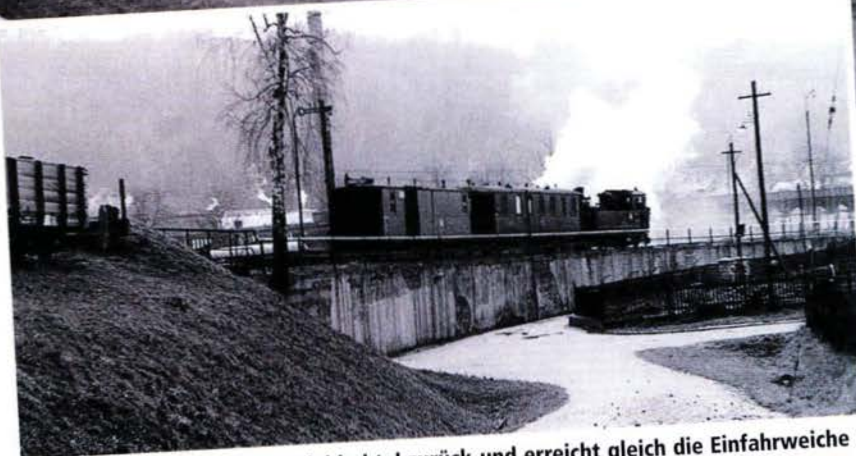
Der Güterverkehr diente in der Hauptsache dem Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Die Rübenkampagne hat den Bahnhof Jaspisstraße kaum berührt, da die Züge mit dem Erntegut aus den Anbaugebieten um Wilsdruff zur Zuckerfabrik Döbeln direkt über Garsebach gefahren sind. Berühmt waren aber die Milch-



Fotos(4): Jochen Gottschalch

Beim Blick vom Bahnsteig in Richtung Wilsdruff/Lommatzsch fällt die Schmalspur-Rollwagengrube ins Auge.





Der Zug drückt aus Meißen Triebischtal zurück und erreicht gleich die Einfahrweiche des Bahnhofes Jaspisstraße. Links ein Schmalspurgüterwagen auf dem Lademaßgleis.

kannentransporte zur Molkerei Meißen, die mit den Personenzügen stattfanden. Düngemittel, Saatgut, Getreide und Mühlenprodukte vervollständigten die Liste.

Typisch für die ländlichen Regionen der damaligen Zeit waren auch die Tongruben und Ziegeleien, die ihre Erzeugnisse auf den Schienenweg brachten. Selbstverständlich sorgte auch der Kohlebedarf von Industrie, Gewerbe und Hausbrand für ausreichend Tonnage.

Die Behandlungsanlagen im Bahnhof waren sowohl für die Lommatzscher als auch die Wilsdruffer Züge vorgesehen. Daher fanden Loks der Bauarten IVK und VIK den Weg nach Jaspisstraße. Die Lommatzscher IVK standen mit dem Kohlenkasten Richtung Meißen. Die schwereren VIK aus Wilsdruff kamen im Regelfall mit der Rauchkammer voraus nach Meißen. In der Lokeinsatzstelle am südlichen Bahnhofsende konnten alle Loks Hunger und Durst stillen sowie Feuerungsrückstände loswerden.

Auch die Vielfalt eingesetzter Wagen war groß. Den Personenverkehr bewältigten bis zum Zweiten Weltkrieg noch zweiachsige Wagen und Oberlichtwagen aus der Zeit vor 1900, danach fast ausschließlich die ab 1907 beschafften, heute so genannten Altbaufahrzeuge. Größere, das Erscheinungsbild verändernde Umbauten und Rekonstruktionen an den Wagen gab es während des Bestehens der Bahn nicht. Zwei Bahnsteige in Jaspisstraße dienten den Reisenden zum bequemen und sicheren Ein- und Aussteigen aus den Zügen.

Rollwagenverkehr auf Regelspur und Schmalspur

Der Güterverkehr fand sowohl mit aufgerollten Regelspurgüterwagen als auch mit Schmalspurfahrzeugen statt. Bis Mitte 1943 stand für den Warenumschlag zwischen beiden Spurweiten eine Umladehalle zur Verfügung. Absolute Besonderheit war jedoch eine Überladerampe für schmalspurige Güterwagen. Auf Regelspurrollwagen bewältigten diese dann den Weg zur Be- oder Entladung auf der Ladestraße in Meißen Triebischtal.

Drei Rampen befanden sich zwischen den regelspurigen Gleisen 16, 17 und 18 sowie den schmalspurigen Gleisen 2, 3 und 4. Die erste war für die insgesamt fünf vorhandenen Regelspurrollwagen eingerichtet, die mittlere diente der Verladung der Schmalspurfahrzeuge für den Weg in die Reichsbahnausbesserungswerke oder zu anderen Einsatzorten. Im nächsten Gleis befand sich die Rollwagengrube mit den über einige Wagenlängen verlegten regelspurigen, ebenerdigen Notlaufschienen. Vier- oder sechsachsige Rollwagen, mit Heberlein- oder Saugluftbremse, trugen offene, gedeckte oder auch Kesselwagen zu den Empfängern und wieder zurück. Aufgrund der späten Errichtung der Schmalspurbahn fand hier nie Rollbockverkehr statt. Auch schmalspurige Güterwagen standen im Einsatz. Neben offenen und gedeckten waren dies vor allem Klappdeckel- und Drehschemelwagen.

Heute ist von der Schmalspurherrlichkeit an der Jaspisstraße nichts mehr übrig. Ein Heizkraftwerk steht auf dem Bahnhofsgelände und macht wenigstens noch Dampf. *Klaus Habermann*

GRENZPASSAGEN

Teil 2

Freunde kann man sich aussuchen, Brüder nicht: Mit der D-Mark im Gepäck beginnt am 30. Juli 1990 die Eisenbahnfahrt von Dresden über Bad Schandau und Schönau nach Decín; Ziel: Die Goldene Stadt Prag.

Fulda, Reiseziel unserer ersten Exkursion auf Schienen, liegt hinter uns. Wieder passieren wir den Grenzbahnhof (Güst) Gerstungen, wo man selbst für den dienstlichen Aufenthalt im Interzonenbahnhof als Lokführer eine besondere Genehmigung brauchte. Die man auch schnell wieder verlieren konnte. Erneut Erfurt und später dann Dresden sind die nächsten Zwischenstationen unserer Bahnreise. Schließlich wollen Freund Jürgen, ein waschechter Sachse, und ich in die Goldene Stadt, nach Prag.

Freunde kann man sich aussuchen, Brüder nicht: Sinnige Anspielung auf die Brüdervölker der DDR. Die Grenze zwi-



Foto: H. Merten

Gerstungen, Juni 1971: Fotos wie dieses vom D-Zug 457 mit Schublok V 180 103 bis Eisenach waren nur heimlich möglich.

Foto: Rbd Erfurt

In den letzten Jahren des RGW zum Inter-Express (IEx) avanciert: Zugverbindung von Berlin über Dresden nach Prag und Budapest. Im Wendejahr ist IEx „Hungaria" bei Königstein in Richtung CSSR unterwegs.

schen DDR und CSSR war freilich bis in die Septembertage 1989 eine vergleichsweise offene und unbürokratische Grenze, sieht man von den Zeiten des Prager Frühlings und des Einmarschs der Brudervölker in Prag anno 1968 einmal ab. Der Eisenbahngrenzübergang Schöna zwischen Bad Schandau und Decín vychod/hlavní nádrazí gehörte daher zu den Übergängen, die von DDR-Bürgern am häufigsten benutzt wurden.

Bereits die Reisevorbereitungen sind unheimlich spannend. Da zaubert Jürgen aus einer Stahlkassette einen sorgfältig gehüteten Briefumschlag hervor, der ein kleines Bündel tschechoslowakischer Kronen enthält. Für jemanden, der diese Scheine immer zwangsweise erwerben musste, ist das andächtige Leuchten in den Augen des Freundes nicht ganz nachvollziehbar.

Das Geld als Reisezahlungsmittel spielte für mich nie eine Rolle. Im Gegenteil, bei Privatreisen war es als Ergebnis des staatlich verordneten Zwangsumtausches im Überfluss vorhanden. Ein Grund übrigens, dass Eisenbahnreisen in den Jahren vor dem Mauerfall mehr als nur wohlfeil waren. Das galt sowohl für die Mark der DDR als auch für tschechoslowakische Kronen.

Die Logik in der DDR ist jedoch stets eine andere gewesen. Da ist zunächst das Devisengesetz der DDR vom 19. Dezember 1973, in der Fassung des Gesetzes vom 28. Juni 1979 (GBl. Teil I Nr. 17, S. 147) zu nennen: § 16 Abs. 2 erlegte dem Untertan die Pflicht auf, nicht verbrauchte Reisezahlungsmittel spätestens 14 Tage nach Rückkehr oder nach dem Erwerb, falls die Reise nicht erfolgte, der Staatsbank anzubieten. Anders ausgedrückt: Nach dieser Frist war der Besitz von Reisezahlungsmitteln (Ost) illegal.

Um dies nun auch hübsch kontrollierbar zu machen, pappte die Staatsbank der DDR ihren Kunden eine papierne Ziehharmonika in die Personalausweise. Dieses bläuliche Dokumentenpapier ermöglichte es nun, die jeweils verkauften Beträge in tschechoslowakischen Kronen, aufgeschlüsselt auf Personen und Reisetage, aufzustempeln. Das graublaue Zollorgan, das sich mit dem aparten schwarzen Köfferchen vor der Brust durch die meist überfüllten Züge quetschte, hatte in seinem Bauchladen Datumsstempel mit den Zusätzen „E" für Einreise und „A" für Ausreise parat. Damit hatte das Regime, gewissermaßen durch die fiskalische Hintertür, die Kontrolle auch über den pass- und visafreien Reiseverkehr mit

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser: Fiskalische Hintertür

der CSSR. Auf einen Blick war während der Kontrolle auszumachen, wer wann und wie lange das Land zu verlassen gedachte.

Freund Jürgen, der jedes Jahr in die Tschechoslowakei reiste, weiß zu berichten, dass Grenzoffiziere Leute aus dem

Elbflorenz weckt Erinnerungen an eine Reise, ganze zwei Jahre nach dem Mauerbau: Bei der Dresdner Pioniereisenbahn fuhr anno 1963 diese bereits sehr modern wirkende Akkumulator-Lokomotive.



Reisen hieß stempeln, inklusive diverser Verkehrsmittelsymbole: (V.o.) Prager Flughafen, zweimal Decín und Bahnhof Vojtanow.

Zug holten, nur weil diese zuvor entweder kein oder nicht genügend Geld bei der Staatsbank umgetauscht hatten. Somit gerieten sie in den Verdacht einer geplanten Republikflucht.

Meinem Freund versuche ich klarzumachen, dass diese Zeiten vorbei sind. Jede Bank im Nachbarland werde mit großer Bereitschaft die neue D-Mark entgegennehmen.

Aus dem Kursbuch Ausland ist zu erfahren, dass die Fahrpreise nach dem „Abkommen über den internationalen Personenverkehr“ (SMPS) mit dem „Einheitlichen Internationalen Personentarif zum Abkommen über den internationalen Personenverkehr“ (EMPT) berechnet werden. Da ich nicht ganz sicher bin, ob ich nicht als Ausländer nach einem anderen Modus zur Kasse gebeten werde, will ich Jürgen das Geld für den Fahrkartenkauf in die Hand drücken. „Nee“, wehrt er ab, „die hab´ch doch schoun längst!“

Vielleicht hätte ich Seite 16 im Kursbuch Ausland, gültig ab 27. Mai 1990,bis zum Ende lesen sollen, denn es heißt dort: „Im SMPS-Verkehr werden Fahrausweise für einfache Fahrt sowie für Hin- und Rückfahrt ausgegeben. Die Geltungsdauer der Fahrausweise beträgt für einfache Fahrt 2 Monate, für Hin- und Rückfahrt 4 Monate... Im Personenverkehr mit der Tschechoslowakischen Föderativen Republik, der Republik Ungarn, Rumänien und der Volksrepublik Bulgarien kann bei Fahrausweisen zum Zweck der Platzreservierung ein Vordatieren des 1. Geltungstages bis zu einem Zeitraum von 2 Monaten erfolgen.“



Foto: K. Haucke

Sollte mit der Wende zum Symbol der deutschen Einheit werden: Dresdens Frauenkirche. Vor 30 Jahren dachte niemand daran, den Mahnmal-Schutthaufen des Zweiten Weltkriegs wieder aufzubauen.

Nun bedeutet ja die Lektüre eines Textes nicht automatisch, dass man diesen auch verstanden hat. Jürgen zeigt mir triumphierend eine Antwortkarte aus bereits mehrfach recyceltem Recyclingpapier, die für den Inter-Express (IEx) 75 „Hungaria“ am 30. Juli vier Plätze erster Klasse verspricht. Und ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass er die Topwette im aktuellen Turf gewonnen hat. Wie sich herausstellt, sind auch re-



Fotos (4): D. Bauzière

Wie sich die Zeiten ändern: Husák ist out, Masaryk ist in. 1990 erinnert man sich in Hradec Králové wieder an den ersten CSR-Präsidenten Tomás Garigue Masaryk.

servierte Plätze in den Zügen von der DDR in das Stück große, weite Welt, das den Bürgern der zweiten deutschen Republik zugänglich ist, in der Saison meist knapp. Das betrifft besonders Bett- und Liegeplätze. Daran hat sich auch 1990 noch nichts geändert. Historisch verständlich: In Anbetracht knapper Reisekassen konnte der Bahntourist nämlich seine kostbaren Devisen für die Nacht, die er im Zug verbrachte, sparen.

Jagdsaison auf Platzreservierungen lange vor Reisetermin

Auf den Tag genau zwei Monate vor Reiseantritt ist also für den Bahnfahrer noch immer die Jagdsaison eröffnet. Und da die Schulferien in der ganzen DDR einheitlich sind, ist rasches Handeln absolut notwendig. Weil es Schelme gibt, die gleich mehrere Reservierungsanträge stellen, hat die Deutsche Reichsbahn eine entsprechend bürokratische Antwort im Sinne einer gerechten Mangelverteilung gefunden: Die Bestell-/Antwortpostkarte ist beim Kauf der Fahrkarten mit dem Bestätigungsvermerk der Fahrkartenausgabe zu versehen: Ohne Stempel keine Bearbeitung des Antrags.

Stempelfragen sind Machtfragen. Oder wie heißt es doch so schön in der Dienstvorschrift (DV) 182 „Ordnung der Verwaltungsarbeit für die Deutsche Reichsbahn“ (OV DR): „7.1. Jeder Leiter und leitende Mitarbeiter ist dafür verantwortlich, daß die Einhaltung der Stempelordnung laufend kontrolliert wird.“ Denn, wie es § 8 Absatz 1 festhält: „Im gesamten Dienstverkehr ist Wachsamkeit zu üben.“ Eben drum!

In Dresden Hbf erwarten wir den Inter-Express. Das Elbflorenz weckt Erinnerungen an lange zurückliegende Visiten, schöne, aber auch triste Eindrücke: Ruinen wie das zerstörte Schloss und die Frauenkirche sind noch immer gegenwärtig.

Während der kurzen Strecke von Dresden Hbf nach Bad Schandau halte ich mir die bewegte Geschichte des in den letzten Jahren des Rats für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) zum Inter-Express (IEx) avancierten Zuges vor Augen. Doch schon erscheinen nacheinander DDR-Grenzer und Zöllner. Ich frage mich, ob das die Wirklichkeit ist, denn die Uniformierten verhalten sich, eifrig um Höflichkeit bemüht, sehr manierlich. Den Bauchladen, bestückt mit Stempeln und Fahndungslisten, schleppen sie noch immer mit sich herum, doch der eisenharte, geradezu großdeutsche Umgangston ist wie weggeblasen.

Die hochbelastete Strecke ist reich an Langsamfahrstellen, und in Bad Schandau findet ein Lokwechsel statt. Zwar ist der gesamte Streckenabschnitt bis ins nordböhmische Decín bereits elektrifiziert, aber außer der einen 230001, später 180.0, aus dem Hause Skoda, die ihre Erprobungsfahrten absolviert, gibt es noch keine Mehrsystemlokomotiven, die die Systemtrennstelle an der Gelobtbachmühle überwinden können.

Inzwischen machen auch die tschechischen Grenzwächter ihre Tour durch den Zug. Sie pflegten selbst in den kalten Jahren nach dem Prager Frühling einen halbwegs akzeptablen Umgangston. Die Fahrzeit von Bad Schandau bis Decín ist mit 27 Minuten für 22 Kilometer reichlich bemessen. Der Grenze selbst, die die Eisenbahnlinie in der Nähe des sächsischen Schöna schneidet, messen viele DDR-Bürger noch immer eine tiefgehende Bedeutung bei. Jürgen wird jedenfalls ganz ruhig, scheint den unsichtbaren Grenzübertritt zu zelebrieren.

Wie immer merke ich auch jetzt, dass der Oberbau anderen Qualitätsprioritäten unterworfen ist. Die im mährischen Vitkovice gewalzten Schienen des Typs TZ sollen ziemlich hart und spröde sein. Mich erinnert das rhythmische Klappern an Eisenbahnreisen in Kindheitstagen.

Didier Bauzière

Teil 3 im Aprilheft



Nicht ohne Zynismus, aber immerhin bunt kommt die Losung vom 18. Parteitag der KPC 1988 daher: „Mit der kommunistischen Partei der Tschechoslowakei an der Spitze vorwärts zu neuen Siegen!“

In den 50er- und 60er-Jahren hatten die Bahnen in beiden deutschen Staaten gut zu tun mit der Bewältigung des Güterstroms und halfen so beim Wiederaufbau der Wirtschaft.

Vollbeschäftigung

Foto: Landesbildstelle Württemberg, Slg. Burkhard Wollny

Zum gewohnten Straßenbild gehörten Dampfloks wie hier in Bietigheim nicht, aber viele Betriebe hatten noch einen Straßen-Bahn-Anschluss.



Foto: Dr. Rolf Brüning

Viele Loks der langlebigen Baureihe 55 hatten im Ng-Dienst, wie hier 555015 am 16.4.59 im Bahnhof Blexen, gut zu tun.

Winterstimmung mit E44 auf der Strecke Seebrugg – Titisee im März 1964. Alte und neue Wagen sind bunt gemischt.



Foto: Doh, Slg. Burkhard Wollny

Zeit des Wirtschaftswunders: Das gilt zumindest für die ehemaligen westlichen Besatzungszonen. Sie hatten nicht unter den Reparationsleistungen zu leiden wie die Sowjetzone. In jedem Fall sind die 50er- und 60er-Jahre das Zeitalter

Unterschiedliche Entwicklung der Bahn in Ost und West

der Vollbeschäftigung. Dieses genoss man in vollen Zügen, denn noch gab es nicht in jedem Haushalt ein Auto, Flugreisen waren zu teuer und so blieb häufig nur die Bahn.

Trotz zunehmender Zahl der Fernverkehrs-Lastwagen waren die deutschen Bahnen in der Epoche III noch die Hauptverkehrsträger im deutschen Güterverkehr.

Allerdings ist die Laufzeit der Epoche III umstritten. In einigen Quellen wird das Ende des Krieges 1945 als Beginn der Epoche III angesehen, mit der Begründung, dass sich danach die politische wie wirtschaftliche Landschaft radikal änderte. Für andere Fachleute ist die Gründung der deutschen Bundesbahn am 7. September 1949 und die Übergabe maßgebend. Da die Fahrzeuge auf deutschem Boden seit Kriegsende mit dem Eigentumszeichen DR, ergänzt durch den Zusatz der zuständigen Heimat-Besatzungszonen versehen waren, rechnet man die frühe Nachkriegszeit noch zur Epoche II. In der sowjetischen Besatzungszone waren die Wagen sogar bis 1954 mit dem Zusatz USSR-Zone unterwegs.

Das Ende der Epoche siedelt man für die DB im Jahr 1968, für die DR 1970 an. Damals wurde bei den deutschen Staatsbahnen das Fahrzeugnummernsystem auf computergerechte Anschriften umgestellt.

In diesem Beitrag wird als Beginn der Epoche III das Jahr 1949 zu Grunde gelegt. Viele Strecken wurden nur notdürftig unterhalten, weniger wichtige waren noch immer unterbrochen. Angesichts der Kriegsschäden und der vielen



Foto: Bd Stuttgart, Slg. Burkhard Wollny

1300 PS sind hier in Untertürkheim auf die drei Güterwagen losgelassen. Recht verkalkt wirkt der Klappdeckelwagen.



Foto: Rbd Halle

Einen stattlichen Ng hat E44148 bei am Haken. Wegen der alten Klappdeckelwagen durfte der Zug nur 65 km/h fahren.

Bahnbediensteten, die sich noch immer in Kriegsgefangenschaft befanden, war die Transportleistung der Bahn bemerkenswert hoch. Während die West-Alliierten der 1949 gegründeten Deutschen Bundesbahn (DB) in ihrer Ent-

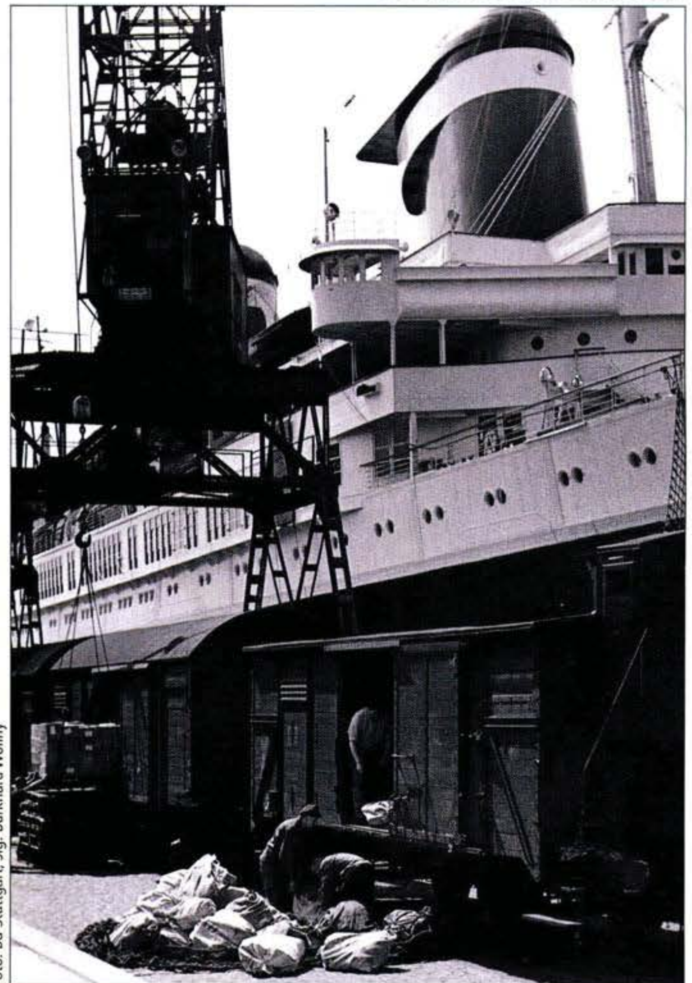
In der DDR banden Kolonnen noch viele Güterzuglokomotiven

wicklung weitgehend freie Hand ließen, unterstand die neugegründete Deutsche Reichsbahn (DR) der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) noch der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD). Vordringlichste Aufgabe der DR war die Abfuhr von Reparationsgütern in die Sowjetunion. Bis 1955 waren zu Spitzenzeiten 960 Loks mit über 11000 Lokführern, Heizern, Zugführern und Wagenmeistern in so genannten Kolonnen für die Sieger unterwegs. Die Aufgabe war der Abtransport von Reparationsgütern in die Sowjetunion und die Beförderung von Zügen der SMAD. Erst ab etwa 1951 rollte auch eine nennenswerte Anzahl beladener Züge in umgekehrter Richtung.

Nach Lebensmitteln war damals das wichtigste Transportgut der Eisenbahn Kohle. Fabriken, Heizkraftwerke, Energieerzeuger, Privathaushalte und natürlich die Bahn selbst: Sie alle benötigten das schwarze Gold. Weil die Kohlebeschaffung von den großen Steinkohlevorkommen an Ruhr, Saar und in Schlesien kaum noch möglich war, musste auch die DR mit Braunkohle feuern. Die Lokpersonale bezeichneten die Kohle als Blumenerde. Vergleiche mit steinkohlegefeuerten Maschinen ergaben einen wesentlich höheren Verbrauch der mit Braunkohle gefeuerten Loks.

Die DB hatte in den 50er-Jahren andere Probleme: Um langfristig konkurrenzfähig zu bleiben, und wegen der steigenden Reisegeschwindigkeiten im Personenverkehr, bemühte sich die DB um die Beschleunigung des Güterverkehrs. Dazu war die Beschaffung neuer Wagengattungen mit höheren zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten nötig. So entstanden die gedeck-

Die blitzsaubere Außenhaut der TS United States in Bremen steht im krassen Gegensatz zum heruntergekommenen Zustand der Güterwagen. Derzeit liegt das einstmals mit über 35 Knoten schnellste Passagierschiff der Welt eingemottet in einem amerikanischen Hafen. Die Eisenbahnwaggons sind schon seit vielen Jahren verschrottet.


Foto: Bd Stuttgart, Slg. Burkhard Wollny

Gütertarifergebnisse der DB 1966

Entfernung km	Stückgut 1000 t	Wagenladungen 1000 t
0-50	861	71614
51-100	754	31366
101-200	1295	39971
201-300	1020	35586
301-400	697	19253
401-500	482	11099
501-600	317	10533
601-700	189	5865
701-800	68	3649



Foto: Dr. Rolf Brüning

ET 183 05 am 31.3.59 in Habacht. Bemerkenswert sind neben dem alten ET die drei Isar und das Goggomobil von Glas auf dem Rungenwagen.

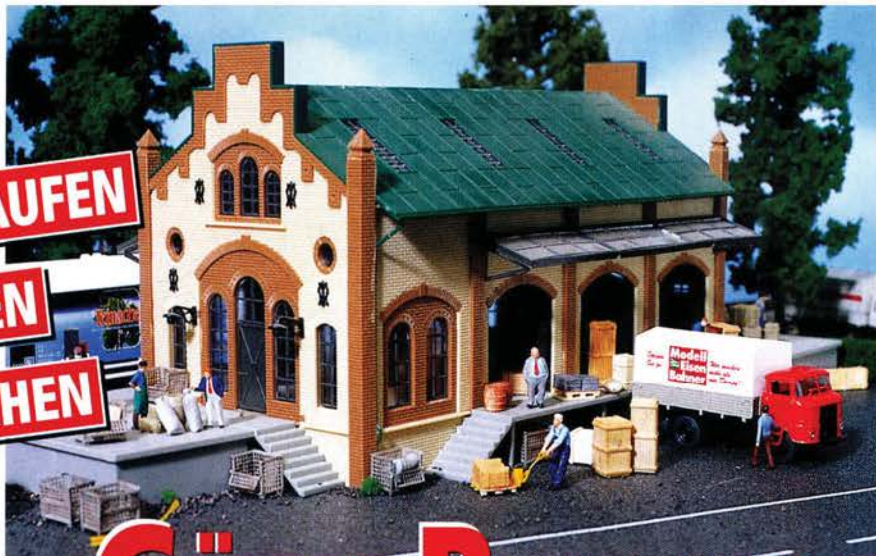
ten Gs- und die offenen Omm-Typen, die bis in die 80er-Jahre in ganz Europa eingesetzt wurden. Der Wagenpark der DR war jenem der DB sehr ähnlich, weshalb sich auch die Zugbilder der Güterzüge kaum voneinander unterschieden.

Alle Neubauwagen erhielten bei Ablieferung die Eigentumsbezeichnung DB. Ebenso alle Fahrzeuge für den internationalen Europ-Güterwagenpark, Dienstgüter- und Bahndienstwagen. Der Rest der Güterwagen rollte mit den Zusätzen Brit-US-Zone oder Zone Fr durch die westlichen Besatzungszonen. Bei der DR entfiel der Zusatz USSR-Zone 1954.

Der Stückgutverkehr hatte in der späten Epoche III nur einen geringen Anteil am Gesamtfrachtaufkommen bei der DB. Im Gegensatz zur heutigen Zeit lag der Schwerpunkt der Güterbeförderung eindeutig im Nahbereich. Damals hatten viele mittelgroße Betriebe noch einen Gleisanschluss. Dieser stammte zumeist aus dem 19. Jahrhundert, als ein Transport per Bahn die einzige Möglichkeit war, schwere und sperrige Lasten zu befördern. Nur das Binnenschiff konkurrierte damals auf langen Strecken mit der Bahn.

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg, verstärkt aber seit den 50er-Jahren verlor die Bahn vor allem im Nahbereich viele Frachtaufträge an LKW-Speditionen. Diese waren flexibler und brachten die Waren schneller und zumeist auch billiger ans Ziel. Trotzdem wurden 1966 laut Gütertarifergebnis der DB 31 Prozent des Frachtguts nicht weiter als 50 Kilometer geschickt. Die Aufstellung macht aber auch deutlich, dass schon damals der Wagenladungsverkehr einen Anteil am Gesamtgüteraufkommen von über 98 Prozent hatte.

Aspekte des Nahgüterverkehrs in den 20er- und 30er-Jahren werden im nächsten Heft vorgestellt. *Jochen Frickel*



VERKAUFEN SUCHEN TAUSCHEN

GÜTERBAHNHOF

VERKAUF
Modellbahn + Zubehör

www.werbewagen.de G

LGB-Sammlungsaufl.; Lehmann, Aristo, US-Train, Kadee, Bachmann, Preiser, Elita, Piko, Busch, Pola, Perell, Italeri; nur innen genutzt, neuwert. Tel. (0172) 3004789

Fleischmann Spur N, wunderschöne Anlage 2 x 1,3 m, Häuser, Tunnel, etc.; 3 Personenz., 1 Güterzug, 1 Bergbahn, VB: DM 990,-. Tel. (09181) 9962

Verkaufe: TTm-Triebwagen T1 und T3, TT-Straßenfahrzeugsammlung, TT-Gebäude und in Spur 0m Roco-Alpine-Line-Material. Frank Schilensky, Tel. (03562) 664200

Wiking Lkws 1:87 ab 1980; 2 Herpa-Silofahrzeuge limit. Auflage zu verkaufen. Tel. (05358) 1219 am Wochenende

Märklin digital: Mehrfach-Zugsteuerung, bis 16 Loks simultan, Booster-5a, auch für Mä. 6021, Weichen und Schaltdecoder, uvm. Tel. (06128) 73480 nach 18 Uhr G

Mä. Spur 0: TW-RS-RV-E, Güw. 1674, 1768-96, Perswg. 1751-59; Spur I: E-RS-R, Perswg. 1841/42, 1876, 1886. Tausch gg. uralt. Tel. (08142) 52843

Hallo Modelleisenbahner! Große Sammlung wird aufgelöst. Ältere Gleise, auch Loks, Wagen, Zubehör u. Autos aller Marken u. Spurweiten. Kaufe und tausche auch ein. Tel. (06263) 9276, Fax 9277

Verkaufe H0-Automodelle originalverpackt aus 1986-1989, versch. Fabrikate. Ausführliche Liste gegen DM 3,- Rückporto. Alois Spies, Blaumeisenweg 5, 85551 Kirchheim

Licht im Modellbahnzug. Schalten auf der Anlage mit STB-Modellbahn-Zubehör. Dipl.-Ing. W. Ständebach, Postfach 13, 57580 Gebhardshain. Unterlagen gegen 2,20 DM in Briefmarken. http://www.wst-mobatec.de G

Verkaufe H0-Fertiganlage von Noch, ca. 1,50 x 1,0 m mit Fleischmanngleisen ohne Fahrzeuge und Häuser, VB DM 350,-. Tel. (0172) 6520370

Fleischmann-H0-Grundausstattung: Lok 221 111-8, Autoreisewagen, Güterzugwagen, Schienen, Platte 100 x 125 cm. Einfache Ausführung. DM 400,- Tel. (05175) 7847

Verkaufe komplette Eisenbahnplatte H0, 180 x 220 cm, mit Stellwerk, so dass vier Züge in verschiedene Richtungen fahren können. Tel. (06406) 3578 oder (0170) 4495544

Märklin-H0-Anlage, 2 x 1,50 m mit Loks u. Wagen VB DM 850,-. Tausche Burago-Modelle 1:18 gegen Kirmes-Karussele o. Verkauf, St. DM 20,-. Tel. (05621) 71236

Verk. f. Spur Z: Gleise, Waggons, Häuser, Zubehör. Tel. (05556) 659

Straßenbahn Depot Günther Rothfuchs, spez. Auswahl (auch N) zu Top-Preisen/Katalog DM 4,- in Briefmarken. Anfordern: Straßenbahn-Depot, Günther Rothfuchs, Kettinger Str. 2a, 12305 Berlin, Tel. (030) 7414470 + Fax (030) 74105100 G

Traumanlage H0, 2-leit., U-Form, 5,3 x 2,6 m, sehr realistisch und detailgetreu, aufwendig geschaltet, 2 Bahnhöfe, Bw m. Drehscheibe, Sommerf.-Oberleitg., Shinoh-Weichen, Roco-Gleise auf 3 Ebenen, in 6 Einzelteilen transportabel, VB DM 5000,- (halber NP) frei Haus bundesweit Tel. (03379) 321880

Schnäppchen Märklin-Mini-Club Anlage 1,25 x 0,90 cm aus Nachlass. 2 Trafos, viele Züge, Wg. und Zubehör, evtl. einzeln. Tel. (0451) 3968306 ab 20 Uhr

Gleis 7 Modellbahnen, An- und Verkauf, Waisenhofstr. 7-9, Kiel. Mi. + Fr. 14-20 Uhr, Sa. 10-16 Uhr. Dieter Köster, Tel. (0431) 9969900 G

Verk. unben. Modellbahnkofferanlage, Spur N, Neuwert DM 1000,- gegen Höchstgebot (ohne roll. Material Hersteller, Fa. Noch. Schriftl. Angebote: Holger Hoffmann, Motzstr. 27, 39108 Magdeburg od. Tel. (0174) 1954905 Mailbox

Verkaufe ver. Wagen, Krüger-C-70-Gleise und -Weichen; Miba Sp., GN, EK, EM, TT-Kurier, EJ, RV, uvm., Flm.-Drehscheibe. Alles super preisgünstig. Roberto Mieth, H.-Matern-Str. 17, 02681 Wilthen

Märklin-H0-Anlage: 2 Loks, 10 Wg., Weichen, Trafo, Schaltpult, Kabel, div. Gleise DM 300,-. Vitrinenloks: 3093 DM 190,-, 3031 DM 130,-, 3082 DM 190,-, 3098 DM 140,-, 3085 DM 190,-. Tel. (04956) 4216

H0/H0e von Roco/ Klein/Sachsenmod./Technomod., DB/DR Ep. III/IV. Bücher + Zeitschriften + Dias. Liste gegen DM 1,10 in Briefmarken. Joachim Dietrich, Schulstr. 21, 02742 Neusalza-Spremberg

TEE-Wg.-set H0, Original 1:87 Vitrinenmod., 4 x Wg., Lima 149756 mit AC-Radsätzen, Set Blauer Enzian neu DM 290,-. VB DM 180,-. Tel. (0173) 3241552

LGB: Biete 2074 Spreewald, grün. Suche 21701. Tel. (03871) 217085

TT-Anlage 2,45 x 1,25 m, Schaltpult, 16 Weichen, 12 Signale, Straßen- und Häuserbel., 1 kompletter Zug + Zubehör. Preis: DM 2000,-. Tel. (03375) 502668

Modelleisenb. Spur TT: mit viel Zub., ver. Pers.- u. Güterwg., Loks, Dampfloks, Schattenbhf., 3 Etagen, 5 Kreise, 1,20 x 2,20 m, Preis VB. Tel. (03641) 605346

Märklin H0 alt und neu gesucht. Einzelstücke oder ganze Sammlungen/Anlagen. Hole selbst ab und zahle fairen Preis in bar. Anrufen bei Bäckerei Saile, Tel. (07304) 41426 oder 921200

Märklin-JU 52 Replika mit Ok und Zertifikat. Festpreis DM 500,-. Jens Fischer, Tel. (0451) 6102964 + Fax

Mä.-H0-Anl. 2,20 x 1,00 m mit Roco-Feldb., div. Züge, Landsch. von Hand, DM 1000,-. Tel. (040) 8322443

Biete div. russische Modelle in H0. Liste gratis. Peter Kondratiev, , RUS- 199155 St. Petersburg

Spur I - sitzende Figuren. www.froemter-shop.de G

www.werbewagen.de G

ANKAUF
Modellbahn + Zubehör

Alte Märklin-Eisenbahn, Blechspielz., Uraltbahnhöfe, jeder Zustand, von Liebhaber gesucht, auch Tausch gegen 0/H0, Tel. (08142) 52843

Ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601, P 70, Wartburg, H 3 A, S 4000, LO 2500 usw. + Piko-N-Modelle u. Zbh. ges. (auch ganze Samml.). Werner Meinecke, Hamburg, Tel. (040) 764719-22 Fax -66

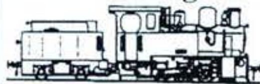
Rokal-TT-Bahnen, Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506

Alte Blecheisenbahnen Spur 0 und I sowie Zubehör, auch defekt von Blechfreund gesucht; Bing, Bub, Märklin, Kraus, Doll. Tel. (02161) 590081

Suche Steuerpult von Roco ASC 1000 oder ASC 2000. Angebote unter: Tel. (0160) 6412225

Privatmann sucht Lok und Kagen sowie Schienen der Billerbahn Jahle, Liebhaberpreis. Angebote bitte an Fax (0221) 391271

Märklin: Steiff-Bernhardiner, 7186, Lkw 1992, Tankwagen 1993, Geld-Lkw 1101, Deko-Rennwg. weiß, DB 300 SL rot/silbern mit Aufdruck, DB 300 (1952), BR-Rennwg. 1947. Tel. (0171) 1453933 Andreas Rasch, Am Sudholz 33, 33613 Bielefeld



VERKAUF
Loks + Wagen H0

Verkaufe Egger-Bahn. Ausführliche Liste gegen internat. Antwortschein bei: Roald Hofmann, Terlischa / Postfach 22, CH-7212 Seewis

Märklin: 37971, 34883, 3083, 28703, 42754, 4789, 28703, 43982, 47895, 48783, 46782, 46823, 48853, 47714, 48299, 4432; Roco: 69201, 63201 alles neuwertig. Tel. (0174) 9495111

LGB-Digital Sp. Z zu verk., Zentralp. 55000, Universal-Handy 55015, Dec. 55020. Tel. (05405) 5733

Märklin-Sonderp. 84402 500 Jahre Stiegl-Bier, 1 Kühlwg. 4680, 1 Lkw Wiking, 1 4-sp. Brauereiwg. (Preiser). Tel. (06322) 64398

Verkaufe Märklin H0, Diesellok BR 216, der DB AG weißes Lätschen an bei den Stirnseiten, Bestzustand. Für Info: Karsten Panzer, Dorfstraße 87, 67646 Bobek, Tel. (036692) 20946

Verk. Märklin-Vitrinen-Loks und -Wagen sowie kl. Mengen LGB, Roco-WS-Wagen. Liste anfordern. Alois Spies, Blaumeisenweg 5, 85551 Kirchheim

H0 GS/WS-Sammlung: Roco, Märklin, Piko, Fleischmann, HAG, Trix, Wiking, Ersatzteile, Motoren. Liste gegen DM 1,10. Manfred Pohle, Bienwaldring 4, 12349 Berlin

H0-Loks digital lastgeregelt, RocoLine Gleise und -Weichen von Privat. Liste mit DM 1,10 Freiumschlag. Gerd Pusamssies, Im Leimbacher Feld 11, 36132 Eiterfeld, Tel. (06672) 7754

Gützold BR 219, rot-beige DM 160,-, Roco E 41 blau DM 125,-, Roco BR 290 rot DM 110,-, Roco FS E 636 DM 150,-, Piko 244 zum Ausschlachten DM 15,-. Alles Vitrinenmodelle. Tel. (0641) 61763

Märklin, Primex: Loks, Wagen, Zubehör. Org. verpackt, unbenutzt, Komplettverkauf, nach Koll 99, 33000, VHS. Tel. (06131) 71414 Fax (06131) 73041

Restp. H0-2-Ltr.-Modellbahn, V 180059 Gütz., Pz- und Gü.-wagen Piko/Schicht, Zub.-Trafo, Lampen, elektr. Zubehör. Listen anfordern. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Egger-Bahn orig., Herr-/Zeuke-Modelle sowie Liliput-H0e- und Rokal-Modelle aus Samml. Liste anfordern von: Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 + Fax (04152) 836506

Verkaufe KPEV, KSäStEb, DRG: Güterwagen- u. Sets verschiedener Hersteller. Liste gegen DM 2,20 in Briefmarken von: Mathias Ritt, Belziger Str. 1, 14283 Niemegk

Märklin-H0-Insider 1993-1997, Sonderfahrtwagen Starlight, 16.8.97, 10.5.97, Saugut 44522, Info-Tage 95-99, ICE Transparent, 3310, 83496, 83443, 83001, 37155. Hans Becker, Tel. (06349) 5164

Verkaufe Piko-H0-Ersatzteile aus DDR-Prod. für BR 01, BR 55, BR 66, BR 23 und mehr. Liste für DM 3,- Porto an: Mathias Ritt, Belziger Str. 1, 14283 Niemegk

H0-Einmalserie Fleischmann WS, Beschl. Personenzug 4897 BR 39 verk. gegen Gebot. Tel. (0331) 2703538 oder Fax (0331) 2703536

Märklin-H0-Eisenbahn. Johannes_Petrick@gmx.de oder Tel. (033202) 70164

Märklin 37080 Insider BR 10 DM 750,-; Control Unit 6021 DM 295,-; SNCF-Corail-Wagen 2. Kl., 42532, DM 68,- das Stück; 46034 Kohle DM 159,-; 34617 Ascom DM 199,-. Tel. (05202) 88539

BR 152 silbern, Mä. 34351 neu OK, DM 299,-; E 60 Mä. 3456, neu, OK DM 199,-, kaum gelaufen, Mä. 3429 (Nokia) OK DM 199,-, Mä. 34382 (Unicef) OK, DM 269,-, P 4543.5 + 4592 DM 35,-. Tel. (03921) 916286

3-Leiter-Gleichstrom. Gebe einige Märklin-Loks ab. Suche im Tausch 2-Leiter Dampfloks. Berger, (03931) 213974, E-Mail Berger-Stendal@t-online.de

Mä.: Zeppelin,ICE-Experimental u.v.m., Digital-Technik, Weichen, Schienen, div. Loks, etc. w/Hobbyaufgabe. Jürgen Blechschmidt Tel. (07231) 784478 oder 0171/6991386.

2 L: Neu oder neuwertig, Ok; ca. 500 Wagen, ca. 200 Loks, alles aus Sammlung und Nachlass (Roco, Hag, Hamo, Trix Int., Fleischm., Röwa, Liliput, Lima, Ade usw. Liste DM 3,- Rückporto **Chiffre M-2/32964**

Liliput BR 05003, neu Art-Nr. 10504, DM 300,-. Tel. (0911) 358135

Piko-Trafo mit Überlastungsschutz DM 70,-, Schicht D-Zug, Oberlicht, Doppelstockwagen, Rahmen, Räder für Piko 50, 80, 81, 86; Autos, E 44, 46, BR 50, 86, 120, SVT, V 180, 200, VT 135. Tel. (03473) 814610

Märklin-Samml. wird aufgelöst. Viele 800er, Jahreswg., Werbemodelle usw. Liste gegen DM 3,- Rückporto oder per Fax/E-Mail. Tel. (05121) 22522

Löse umfangreiche Sammlung von Kleinserien-Modellen (Lemaco, Modelloco, Weinert, Micro Metakit usw.) auf. Liste gegen DM 3,- Rückporto oder per Fax bzw. E-Mail. Röver, Tel. (05121) 22522, Fax (05121) 22538, E-Mail: Hans-Joachim.Roever@epost.de

BR 10 von Märklin, Delta 34080 Insider-Modell 1999, zu verk. DM 590,-. Thomas Kappler, Bahnstraße 72, 42327 Wuppertal, Tel. (0177) 4781386

BR 53 von Märklin 37021 mit 2 Rauchgeneratoren zu verkaufen. Umgebaut auf ESU Loksound, neuwertig. Thomas Kappler, Tel. (0177) 4781386

Trix Express, 1 Lok BR 64, 8 Stk., ver. Güter- und Personenwagen, auch Röwa, 40 Schienen, 2 Hd. Weichen, zus. DM 358,-. Tel. (05323) 81755 + Fax

Roco: 43686 DM 170,-, 43705 DM 170,-, 44730 2 x à DM 45,-, 44731 DM 45,-; Brawa: 0405 DM 170,-, 0406 DM 170,-; Sachsenm.: 14410 DM 45,-, 14415 DM 45,-. Mathias Leipert, Tel. (08382) 75398

Verk. Kibri-Bausatz Stopfexpress DM 100,-; Fertigmodell Stopfexpress DM 135,-; Suche H0e 0-Wagen Mariazellerbahn von Roco. R. Dröse, Tel. (0170) 5802808

Fleischmann-Lok BR 78, Top-Zustand, 5 Monate alt für DM 110,-. Tel. (03731) 31688

Teilauflösung ver. H0-Artikel, z.B. Märklin, Roco usw. Liste anf. v.: Stefan Danners, Kapellenstr. 28, 41516 Gevenbroich, Tel. (02131) 172499 + Fax

Roco V 100 63417 DM 85,- + 4 Wagen 44546 2 x, 44547 + 44549 je DM 30,-, oder komplett DM 180,-. Lima ET 30 149848 DM 180,-. Alles im Originalkarton. Tel. (02173) 15208

Trix-Express-Fans aufgepaßt: Set Blue Tiger + 2 Kaliwg. nur DM 333,-; Kaliwagen einzeln DM 59,-. Firma FSB, Bastionstr. 18, 59555 Lippstadt, Tel. (0174) 3510983 **G**

VT 859 DRG, Märklin 34261, OK DM 400,-, BR 003 131-0 DB, Märklin 3085 DM 360,-, BR 012 066-7 DB, M+F ohne OK DM 450,-, BR 012 081-6 DB, Liliput 10129 DM 390,-, BR 57 1058 DR DM 235,-. Tel. (03641) 829475

Weinert BR 92 Fertigmodell neuwertig. Preis VB DM 1450,-. Tel. (02304) 82535

Digital- und Soundumbau. Schnell - professionell - preiswert. MBV Schug, Tel. (06507) 802326 **G**

www.werbewagen.de **G**

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Märklin Fahrwerke gesucht: 3084 BR 50, 3093 oder 3318 BR 18 auch ohne Tender, 3082 BR 41.

Roco-Wagen und -Lokomotiven (H0). Umfangreiche Suchliste gratis von: Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich, Tel. (06103) 64443 E-Mail: kulderlich@surf-callino.de

Ich kaufe gern Ihre gepflegte Modelleisenbahn-Sammlung von Arnold bis Zeuke. Alles anbieten, bin ganz besonders an großen Sammlungen oder Anlagen interessiert. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Hans-Jürgen Lotzgeselle, Brunnenstr. 3, 34320 Söhrewald, Tel. (05608) 95023 , Fax 95025

Trix Express gesucht, Loks, Wagen, Signale, Zubehör. Suche EJ 1975, 1976 und 1977. Angebote an: Hermann Joerissen, Alte Landstr. 162, 41844 Wegberg, Tel. (02434) 24666

Suche orig. Wagen für Glaskasten. BR 98.3 Märklin-Nr. 4301 + 4302 + 4303. Tel. (06126) 4331 + Fax

Rehse-Bausatzlok, Herr-S-Bahn, Bulli-Lok, Schicht-03 und alte Wagen von Fachbach, Noch, Ehlcke-Bausätze, Dahmer, Gebert-Staubsilowagen, Hruska-Triebwg. gesucht. Tel. (03473) 814610

Trix-Express u. Märklin: Loks, Wagen, Samml., Anlagen, Kataloge, Ersatzt. u. Zubehör von priv. Sammler ges. Jürgen Sauter, Tel. (07261) 655617

Trix-Express-Batterietriebwagen, rot, 2-tlg., Trix-Nr. 409, Plastik, 4,5-V-Motor, ca. 1954 von Trix-Sammler zu fairem Preis gesucht. Tel. (0171) 4632318 Komme auch vorbei

Hamo-Märklin: Kaufe Loks auch def. alles anbieten, mit Preis. Tel. (0371) 3300398 + Fax (0371) 3367841

Suche von Trix-Express VT 050 BR 42, E 94 Kesselwg., Güterwagen in Guß und Personenwagen aus Blech. B. Zielke, Leverkusen Tel. (02171) 737492

Suche Trix-Express- und Märklin-Eisenbahn aus den 50er-Jahren oder neu. B. Zielke, Leverkusen, Tel. (02171) 737492

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör komplett oder einzeln auch defekt aus der Vor und Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Märklinwagen gesucht mit Karton. Haubenwagen Nr. 4687/2 max. DM 50,-, gedeckter Güterwagen Nr. 4698/1 DM 30,-, BP Kesselwagen Nr. 4748/3 DM 60,-. W. Erhardt (030) 6914976

Suche Beiwagen Piko Nr. 5250 für VT 135 DR Piko Nr. 5240 in gelb-rot. Nur guter Zustand. Tel. (02103) 64948 + Fax oder (0172) 7557325

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Rollendes TT-Material, unbenutzt; DDR-Liste gegen Rückporto. Matthias Müller, Böhmische Str. 68, 09487 Schlettau

TT, ca. 100 Wg. (Zeuke alt, BTTB, Kleinserie), E 11 oder Tausch gg. H0. Tel. (0345) 7765474 abends





TT-Loks-Nr.: 02414 DM 175,-, 02340 DM 200,-, 02300 DM 220,- alle ungefahren. Preis inkl. Versand. BTTB BR 130 DM 50,-, BR 86 DM 80,- ungefahren. Tel. (0177) 2742083

Verkaufe/Tausche TT-Modelle: Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile. Suche Triang TT. Liste gegen DM 2,20. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier od. Tel. (0171) 6911523

Rokal, BTTB, Zeuke, etc. und Zubehör. Umfangreiche Liste (DM 2,20 beilegen) anf. über: Andreas Hohmuth, Am Poggenbrink 17, 33611 Bielefeld

BTTB, Zeuke sowie Tilligloks + -wagen, Sets, Kleinserien z. B. Beu, Wörner, TT-Club, Kittler, Beckmann, Jatt und Sonstiges. Tel. (0351) 3101559 oder (0172) 3504806 ab 19 Uhr

TT: Preussischer Reisezug 750 Jahre Berlin 68 + 4 Per.-wg. DM 180,-, 30 Jahre TT-Set BR 119 + 4 Güterwagen DM 150,-. Tel. (030) 6611713

www.werbewagen.de G

Körner Modellbahn
Inh. Gerd Körner
Königsbrücker Landstr. 372 · 01108 Dresden/Weixdorf · Tel. 03 51/8 90 13 06

Zeuke E 70 grün, V 36071 grau und grün, E 94, T 435, M 61, V 75, BR 23 sowie viel E-Wagen, Zeuke alt, BTTB, Tillig V 240, BR 219, Weiße Lady, Doppelstockzug weiß/blau, E 95 Brawa, 01, 86, 56. Andreas Hempel, Tel. (0351) 3101559

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche für TT von BTTB 1 Lok der BR 118 oder V 180 auch defekt sowie Wagenmaterial (2-achs. GW), Diesellok BR 110 mit Licht, preiswert. Angebote unter: E-Mail mario.baessler@t-online.de, Tel. (037291) 61535 + Fax

Wer baut für mich aus 1-mm-Polystyrol einfache Personenwagen-Oberteile für Spur TTm, ohne Verglasung und nicht lackiert? Angebote an Michael Spellen, Kasteel Horionstr. 88, NL6043 XX Roermond

Suche Loehmann-Praezix und Europa speziell Schienen. Klaus Burckhardt, Tel. (02389) 51566

Suche V 200 braun, SJ, Zeuke sowie BTTB und Zeuke SJ-Wagen einzeln oder Packung. Angebote bitte an: Andreas Hempel, Behring Str. 30A, 01159 Dresden, Tel. (0351) 3101559

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

N-Sammlung: Teilauflösung. Listen gegen DM 2,20 in Briefmarken. Alle Artikel neuwertig u. OVP. Peter Seelhof, Hohe Str. 35, 35745 Herborn, Tel. (02772) 62105 Fax (02772) 964944

Achtung Sammler! Rarität Märklin-Z-Kesselwagen 8613 blaue Schrift, gr. blaues Quadrat mit weißer Kontur, darin weiße "Diagonale", Aufschrift ARAL gegen Gebot oder Tausch mit 8137 RAG-Kohlz. bzw. 8134 Post bzw. 8140 Voith auch bespielt. Angeb. bitte schr. an: Steffen Meyer, Bäckerstr. 15, 19522 Wittenberge, Tel. (03877) 61397

ICE 6-tlg. DM 480,-. Tel. (05373) 6916

N: Mobil-Kesselwagenganzzug 11tlg. Lok BR 212 Flm. kompl. neu DM 335,-, Arn. Lok BR 36, 75, 95, Köf 2, gelb je DM 145,-, Zahnradzug grün, Lok + 4 Wagen, neu DM 295,-, Arn. Relais 7452. Tel. (02620) 798 + Fax

Auflösung N-Sammlung, überwiegend Vitrinenmodelle. Eberhard Winkler, Hohe Str. 49, 04107 Leipzig, Tel. (0341) 2127279 ab 18 Uhr

Arnold-Sonderpackungen. Eberhard Winkler, Hohe Str. 49, 04107 Leipzig, Tel. (0341) 2127279 ab 18 Uhr

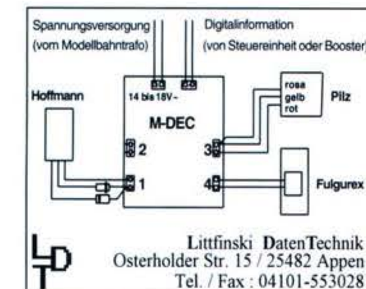
www.werbewagen.de G

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche zur Verlängerung meines ICE: Trix, Spur N, ICE I, Wagen 1. u. 2. Klasse mit Metallkupplung, auch defekt. Günter Schmidt, Tel. (03643) 500617

Spur N: Gepflegte Samml. od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel./Fax (09288) 924398

Suche Adlerbahn. Tel. (05373) 6916



Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten **Fertigmodulen** und **Bausätzen** für die Digitalsysteme
NMRA DCC und Märklin-Motorola!
Weichendecoder (4fach) ab DM 29,90
Rückmeldemod. (16fach) ab DM 39,90
Katalog gegen DM 6,-- in Bfm.
Littfinski DatenTechnik
Osterholder Str. 15 / 25482 Appen
Tel. / Fax : 04101-553028
www.ldt-infocenter.com

Stock & Heinze GmbH
Otto-v.-Guericke-Str. 9
39104 MAGDEBURG
Tel./Fax: 0391/5415239
DATIA 1300 DM 38,00
1:87 (kein Metall)
Kleinserie
nur noch wenige Stück am Lager
!!SOLANGE VORRAT REICHT!!

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB, viele Loks und Waggons von DR, ÖBB und DR; Krokodile, Schrägstangenloks, Dampf- und Diesel-loks, Güter- und Personenwaggons, verschiedene Bierwagen günstig abzugeben. Tel. (02774) 6774

LGB-Ballenberg- Zahnraddampflok Nr. 20471, neu + unbespielt, originalverpackt für DM 980,- zu verkaufen. Tel. (08261) 737892

Mä. I: Preußenzug 5502 DM 2600,-; Länderb.-Güterwg. 5431 DM 300,-; 5807, 5831, 5837, 5838, 5849, 5858, 5899 je DM 250,-, alles unb. u. neuw. Tel. (06782) 4426

Modellbahnvertrieb Rhein-Lahn
Beate Knopp
Mercurstraße 22 · Tel. 0 26 03 / 1 23 18
Telefax 0 26 03 / 67 20
D-56130 BAD EMS

GÜTZOLD	**Spur TT** DR-Neubau-Dampflok BR 65.1057-2 (M) Ep. 4 DR 72100	TT	DM 359,95
	dito. **H0** DR-Neubau-Dampflok BR 65.1057-2 – Auslaufmodell – (M) Ep. 4 DR 38100	2L	DM 425,00
	dito. als 65.1044 mit Giesl-Flachejektor Ep. 3 DR 38200	2L	DM 425,00
GÜTZOLD	**Diesellok** BR 118.118-9 4-achs. in bordeauxrot/weiß – neu – Ep. 4 DR 47200	2L	DM 239,95
GÜTZOLD	**Ellok** BR 155.034-2 6-achs. in orientrot mit weißem Latz Ep. 5 DBAG 39200	2L	DM 189,95
	– Sonderpreis-Modell – dito. in Wechselstromversion Ep. 5 DBAG 39230	3LW	DM 269,95
PIKO	**Ellok** BR E 93.11 6-achs. in grün/schwarz/rot mit DSS Ep. 3 DB 51090	2L	DM 309,95
	dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder/FRU Ep. 3 DB 51290	3LW	DM 419,95
PIKO	**Dampflok** BR 94.20-21 ex. Sächs. XI HT schwarz/rot mit DSS Ep. 3 DR 50060	2L	DM 319,95
	dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder/FRU Ep. 3 DR 50260	3LW	DM 429,95
PIKO	**Behälter-Tragwagen** BTw91 2-achs. mit 3 Behältern – neu – Ep. 3 DR 54420	2L	DM 49,95
BRAWA	**Ellok** BR E 95.02 im dunkelgrünen DR-Regelanstrich – wieder da – Ep. 3 DR 0210	2L	DM 469,95
BRAWA	**Ellok** BR E 63.03 in dunkelrot mit weißem Zierstreifen (M) Ep. 3 DB 0220	2L	DM 269,95
BRAWA	**Schienenbus** VT 772 2-tlg. „Ferkeltaxe" in Regionalbahnfarben Ep. 5 DB AG 0534	2L	DM 259,95
LILIPUT	**Messbeiwagen** E 30 4-achs. grün, als Ergänzung zum Meßzug 105001 Ep. 3 DB 328511	2L	DM 49,95
LILIPUT	**Meßgerätewagen** E 30 4-achs. gelb, Signaltechnik der SIGW als Ergänzungswagen zu 383412 der BV-Minden Ep. 4 DB 328711	2L	DM 49,95
LILIPUT	**LÜ-Meßwagen** E 30 4-achs. gelb, Lademaßüberschreitungswagen als Begleitwagen zum Trafo-Transporter 220901 Ep. 4 DB 328721	2L	DM 51,95
LILIPUT	**Dampflok** BR 18.316 mit Langkessel und silbernen Kesselringen Ep. 3 DB 104021	2L	DM 339,95
LILIPUT	**Dampflok** BR bad. IV h #1000 im taubenblauen Auslieferungszustand v. 1919 Ep. 1 LB 104020	2L	DM 339,95
BACHMANN-Spectrum	**Diesellok** DF-11.0001 6-achs. creme/rot „CHINA RAILWAYS" 62048	2L	DM 239,95
*BACHMANN-Spectrum	**US-Dampflok** „Russian" Decapod 2-10-0 in div. Gesellschaften 817ff	2L	DM 279,95
*BACHMANN-Brunchline	**Dampflok** Class 07 als „WD Austerity" 2-8-0 #78697 der 21st Army Transport Group. – Maschine lief 1945 in den Niederlanden – Ep. 2/3 US 32-255	2L	DM 249,95

Verkauf solange Vorrat reicht - Versand nur Vorkasse oder Nachnahme plus Porto/Verpackungskosten. Bestellung bitte schriftlich! - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten! *=Lieferung nach Erscheinen.

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi
... UND ALLES ZU SUPERPREISEN !!!

Auszug aus unserer Spur G-Preisliste:

LGB 30660	FO-Panoramawagen	DM	474,90
LGB 21650	DR-Schienenbus	DM	742,90
LGB 20705	Zillertalbahn-Set m. Sound	DM	1.498,90
LGB 20841	Sächs. Dampflok IV K	DM	999,90
LGB 28002	Rügen-Dampflok m. Sound	DM	1.374,90
LGB 22512	RüKB-Diesellok m. Sound	DM	1.174,90
LGB 22801	DR-Tenderlok 996001	DM	579,90
LGB 30090	Sächs. Personenw. K44	DM	114,90
LGB 12000	Handweiche R1 rechts	DM	49,90
LGB 12050	Elektro-Weiche R1 rechts	DM	71,90
LGB 10000	Gleis 300mm 12 Stck.	DM	82,90
LGB 55015	MZS Universal-Handy	DM	199,90
LGB 70302	Personenzug-Startset	DM	339,90

Auszug aus unserer HO/N-Preisliste: märklin

MÄR 37972	BR 34.74 DIG	DM	636,10
MÄR 34375	BR 101 145 DB DELTA	DM	359,90
MÄR 37553	BR 81 SNCB (Ex BR 55)	DM	529,90
MÄR 26960	Bayerischer Güterzug DIG	DM	883,60
MÄR 37284	Dieselel. Doppellok BR288	DM	597,00

TRIX

TRIX 22714	VT 89.9 DB (Wismarer)	DM	291,80
TRIX 12201	BR 143 DB	DM	192,90
TRIX 12609	Dampflok BR 44 DB	DM	370,10

FLEISCHMANN

FLEISCHMANN 4113	BR 13 DRG	DM	402,70
Sonderangebote:			
FLEISCHM. 6390	Startset m. BR 53	DM	259,00
FLEISCHM. 4895	Preuß. Güterzug m. P.	DM	389,00
FLEISCHM. 4826	BR 38 m. Wannenten.	DM	299,00
FLEISCHM. 994169	BR 01 DB	DM	329,00
MÄRKLIN 3781	GM EMD F7 Texas&P.	DM	299,00

Stellwerk Kalthof Inhaber J. Kaiser
58640 Iserlohn-Kalthof Tel. 02371/94494-0
Leckingser Straße 200 Fax 02371/94494-9
Bitte Versandliste für DM 5,50 in Briefmarken anfordern ! (Baugr. angeben)
Internet: www.stellwerk-kalthof.de
E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

Spiel & Modellwelt
Bestell ☏ 03876 - 61 30 01
Fertige Modelle 1:87 — DM

EMW VP	36,95
B 1000 Hochdach SMH	44,95
B 1000 Abschlepper Doppelachse	44,95
Universallader 157/2 Empor	139,00
BAT mit Grabenfräse und Schiebeschild	79,95
Bausätze	
U[illegible]lader [illegible]mpor	87,00
U[illegible]AL und [illegible]IL [illegible]1 mit K[illegible]ffer	19,00
Fertigmodell T[illegible]	
F[illegible]dküche [illegible]VA [illegible]der FW	18,95
W[illegible]rtburg [illegible]1 K[illegible]bel NV[illegible] oder FW	29,95
S[illegible] Moped S[illegible]	13,95
P3 NVA oder FW	29,95
Schlegelhechsler	19,95
Tankanhänger	22,95
Langbaumanhänger	18.95
W50 Drehleiter Doppelkabine	34,80
H6 Bus	34,80

DDR
Bäckerstr. 19 · 19348 Perleberg

SERIÖSER ANKAUF ALLER EISENBAHNEN KOMPLETTER MODELLBAHN-SERVICE
DER LOKSCHUPPEN
Markelstr. 7 · 12163 Berlin
Tel. 7 92 14 65
Steglitz, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz
Sonderpostentelefon: 0 30 - 7 92 14 65
Auch Versand!
ROTTENWAGEN (SKL)
Kleinserie Ho, DMV, DDR
Sonderpostenlagerfund, Bausatz
NEU 29,- DM incl. Versand
BR 89 DR
Piko, DDR, Lagerfund
NEU 129,- DM incl. Versand
FEBRUAR GUTSCHEIN DM 10,00 GÜLTIG BEI EINKAUF IN UNSEREM GESCHÄFT · 1X PRO PERSON · FÜR WAREN AUS DEM GEBRAUCHT-PROGRAMM

EUROTRAIN EUROTRAIN
Firma A. Nitsche
Inh. Michael Puschner · Seit 1924 „Am Adler"
Der Modelleisenbahn-Spezialist in West-Sachsen · Plastikmodellbau
Sonderangebot: LGB 21355 Straba NUR: 595,00 DM
Altranstädter Straße 44 · 04229 Leipzig · Tel. 0341/42 43 44 5 · Fax 0341/42 43 40 1
Okt.-Jan. Mo-Fr 9-12+14-18 Uhr · Sa. 9-12 Uhr · Feb.-Sep. Mo, Mi, Do, Fr 9-12+15-18 Uhr
Versandbedingungen: Vorauskasse, kein NN-Versand · Portopauschale: 10,– DM

Paya 0: E-Lok 1105, Dampflok 1104 (beide sind schon in Deutschland); Röwa H0: M 1306, ET 420, orange, WS, DM 335,-. Heinrich Weber, Apdo Correos 99, E-03750 Pedreguer

www.werbewagen.de G

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB: Soundwagen, 42362 Schafwagen, 42352 Dieselger., 69572 Tender, 43352 Weihnacht., 44352 Happy Birthday, Katalog 25 Jahre LGB, Depeschen unter Nr. 49. Tel. (033708) 21521

Trix-Express-Batterietriebwagen, rot, 2-tlg., Trix-Nr. 409, Plastik, 4,5-V-Motor, ca. 1954 von Trix-Sammler zu fairem Preis gesucht. Tel. (0171) 4632318 Komme auch vorbei

Sammler sucht alles von LGB: Anlagen oder Einzelteile. Zahle gut und in bar. Tel. (02771) 41585

Hochwertiges Blechspielzeug und Sammlungen zu Höchstpreisen von 1860-1960 dringend gesucht!!! Kaufe Eisenbahnen und Zubehör, Schiffe, Autos, Motorräder, Kutschen, Dampfmaschinen, Karusselle, Flugobjekte, Militärspielzeug usw. aller namhaften Spielzeughersteller. Auf Ihre Angebote freut sich: G. Kaul, Tel. (0531) 378509, Fax (0531) 2371778, Mobil (0171) 5319589 G

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Restp. aus Auflösung, H0-Modellbahn, Fertiggeb./Pola/Faller u.a. Pkw, Lkw/Wik./Herpa u.a., Tannen, sonst. Zubehör. Liste anfordern. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Märklin-M-Gleise, neuwertig, jedes Gleisstück DM 2,-, el. Weichen DM 20,-, Handweichen u. Funktionsgleise DM 10,-. Tel. (0171) 7866844

Trix EMS-Mehrzugsystem Trafo DM 70,-, 2 Stromkreisbrücken je DM 20,-, 2 Loks Flm. 216 u. 211, Dieselloks mit EMS-Decoder DM 140,- und DM 120,-. Komplett VB DM 300,-. Meinhard Sauer, Tel. (02722) 51759 ab 18 Uhr

Schattenbahnhofsteuerung nur für Märklin H0 analog und digital. Keine Schaltgl. u. Reedkontakte erforderlich. Je Abstellgleis ab DM 25,-. Tel. (07946) 404 G

www.werbewagen.de G

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche Pilz-Weichenantriebe 82510, Blindstutzen für JL-Drehsch., 6152 C u. Teile. von Vol.-Ringloksch. 5758. Nis Nissen, Dirkstr. 51, 25980 Sylt

Suche für H0: Oberleitung, Schienenmaterial Pilz-Gleis alte Ausführung, Weichenantriebe, Bausätze für Gebäude usw. Tel. (0381) 82755

Su. H0-Bahnhofsmodelle Schönheide von Pflugbeil, Neuenburg von Auhagen und Fichtengrund von TeMos. Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22 a, 27711 Osterholz-Scharmbeck

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Spur Z/N: Gebäude/Zubehör aus Kleinstserie. Info gegen Freiumschlag bei Wolfgang Schertling, Moltke-Str. 13, 73734 Esslingen

www.werbewagen.de G

Pecoweichen 2 x re., 1 x li., 1 x Bogen re., 1 x Y, 914 mm großer Radius mit Antrieb PL 10 zusammen DM 120,- inkl. Porto. Tel. (0451) 8132452 + Fax

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Gleismaterial von Arnold: Gerade, Radien R 3 und R 4 sowie Flexgleise (keine Weichen u.ä.), außerdem Vollmer-Oberleitungsdrähte und -Masten. Tel. (02166) 185678

Suche Gleismat. von Fleischmann. Tel. (05681) 609910 E-Mail: Christian.Weissmann@gmx.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Profi Modell einer Recyclinganlage mit Beleuchtung 80 x 80 x 80. Von der Fa. Buck in Auftrag gegeben. Anschaffungspreis DM 7500,- für nur DM 1200,-. Tel. (0641) 42793 + Fax

Win-Digipet 6.0/7.0 DM 190,- + Versand. Tel. (06722) 50419 oder Fax (06722) 75657

www.werbewagen.de G

ANKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Suche für LGB Gleismaterial und Weichen. Angebot an: Hartmut Donke, Finsterwalder Str. 47, 03048 Cottbus, Tel. (0355) 4303998



VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Verkauf: Fürst "Die Welt auf Schienen" (1918), "Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen", Reichsbahnkalender 1939 Org., S-Bahn-Fahrplan Berlin Sommer 1936. Tel. (03461) 230898

MEB Jg. 1992-2000 komplett zu verkaufen. DM 100,-. Nachfrage unter Tel. (02234) 73464 + Fax

Auch Nachlaß Eisenb.- und Straßenbahnlit. anzubieten. Liste gegen Freiumschlag an: Post-Plus Leipzig 28, Holzhäuser STr. 112, Postlagernd, 04299 Leipzig

Das Wilsdruffer Schmalspurnetz über 100 km Schmalspur in Mittelsachsen, der Klassiker von 1995; 152 S., A4, DM 64,-. Peter Wunderwald, Steinbuschstr. 30, 01683 Nossen Tel. (0351) 643521

Literatur: Miba, Miba-Spezial, EK, EM, EK-Spezial/-Themen/-Aspekte, EJ, EJ-Spezial/-Sonderausgaben/-Reports. Eberhard Winkler, Hohe Str. 49, 04107 Leipzig, Tel. (0341) 2127279 ab 18 Uhr

Verkaufe Eisenbahn-Literatur gegen Zust. Liste gegen Rückporto DM 1,10 anfordern bei: Margrit Krause, Maierbreite 2, 86874 Tussenhausen

Sammelbilderalb- Schienenwunder, Garbaty Zigarettenfab., sauberes, kompl. Exemplar, 300 Bilder. Gegen Gebot. Lothar Röhrdanz, Jadeweg 13c, 13581 Berlin

Verkaufe MEB Jhg. 94-99 sowie Einzelhefte 93 u. 2000. Einzeln od. komplett. Stk. DM 2,- + Kosten. Anfragen an: Frank Matthes, Freiberger Str. 75, 09526 Olbernhau, Tel. (0173) 1586463

GeraNova: Neben- u. Schmalspurbahnen, Grundwerk u. 1. bis 29. Ergänzung, komplett in vier Bänden (fast 4000 Seiten) DM 350,-. MichaelSterna@aol.com Tel. (05224) 79238

Wo kann ich über 400 aktuelle Eisenbahnbücher im Internet ohne Versandkosten bestellen? Klick auf http://www.bahnbuecher.de **G**

Über 1000 BahnBücher und BahnVideos auf einer Internetseite: www.gueterschuppen.de - Kein Internet? Listen gg. DM 3,- Rückporto bei gueterschuppen.de, PF 130 255, 03025 Cottbus **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Modellbahnbücher von Günter Fromm, Ende 50er,-Anfang 60er-Jahre. Wolfgang Schmitz, Theodor-Fliednerstr. 12, 51469 Bergisch Gladbach Tel. (02202) 56916 ab 20 Uhr

Straßenbahnfahrpläne, Jubiläumsschriften und Stadtpläne aus den 60er-Jahren u. älter sucht Dirk Simons, Am Bagno 21, 48301 Nottuln od. Dirk-Simons@t-online.de

Suche: MEB 1/52-12/61 sowie Sonderheft von 1992. Auch Einzelhefte. Ang. an: Tel. (0341) 9421400

Suche folgende Bücher: Die Trossinger Eisenbahn, Nach Neuffen alles einsteigen, Nebenbahnen alle ca. 98 erschienen. Wolfgang Eisenmann, Fasanenstr. 19, 47055 Duisburg

VERKAUF
Fotos + Dias

US-Bahnen: Original-Dia, Auswahlsdg. mit Lok- u. Zugaufn. Info mit Musterdia gratis auf Anfrage. Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich

von Schienenfahrzeugen in Deutschland, auch Kraftfahrzeuge, ferner DR + DB-Teile von Schienenfahrzeugen. Nur gegen Rückumschlag. René Guther, An den Eichen 7b, 14513 Teltow

ANKAUF
Fotos + Dias

Su. EK-Video VHS "Schmalspurig durch die DDR" im guten Zust. oder hochwertig überspielt. Zu fairem Preis. Juhre, Tel. (0174) 5933483 oder (030) 63223990 nach 18 Uhr

Draisinenfotos & -dias von der DB, DR, MAV, ÖBB, SBB, OSE, FS, etc. gesucht. Zahle gute Preise. Angebote an: Stefan John, Steinfurtherstr. 21, 61231 Bad Nauheim oder Draisine@gmx.de

Draisinen- und SKL-Fotos aus den Jahren 1960 bis 1980 gesucht. AW Nürnberg, Bremen, Bws, Strecke etc., auch abgestellte Fahrzeuge. Zahle gute Preise. Angebote an: Stefan John, Steinfurtherstr. 21, 61231 Bad Nauheim oder Draisine@gmx.de

Modell Eisen Bahner

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2000

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 6/34 = Heft 6, Seite 34).

Vorbild

Titelthema

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

Bahn und Technik

Abenteuer Eisenbahn

Modell

Nürnberger Spielwarenmesse

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur 10 Mark



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 5,20 DM + MwSt.) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 10.- DM. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 10 Mark, 6 - 10 Zeilen = 20 Mark usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 15,-DM)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

________ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluß eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

An der Linie ausschneiden – dann paßt der Coupon aufs Fax!

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von DM ________ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

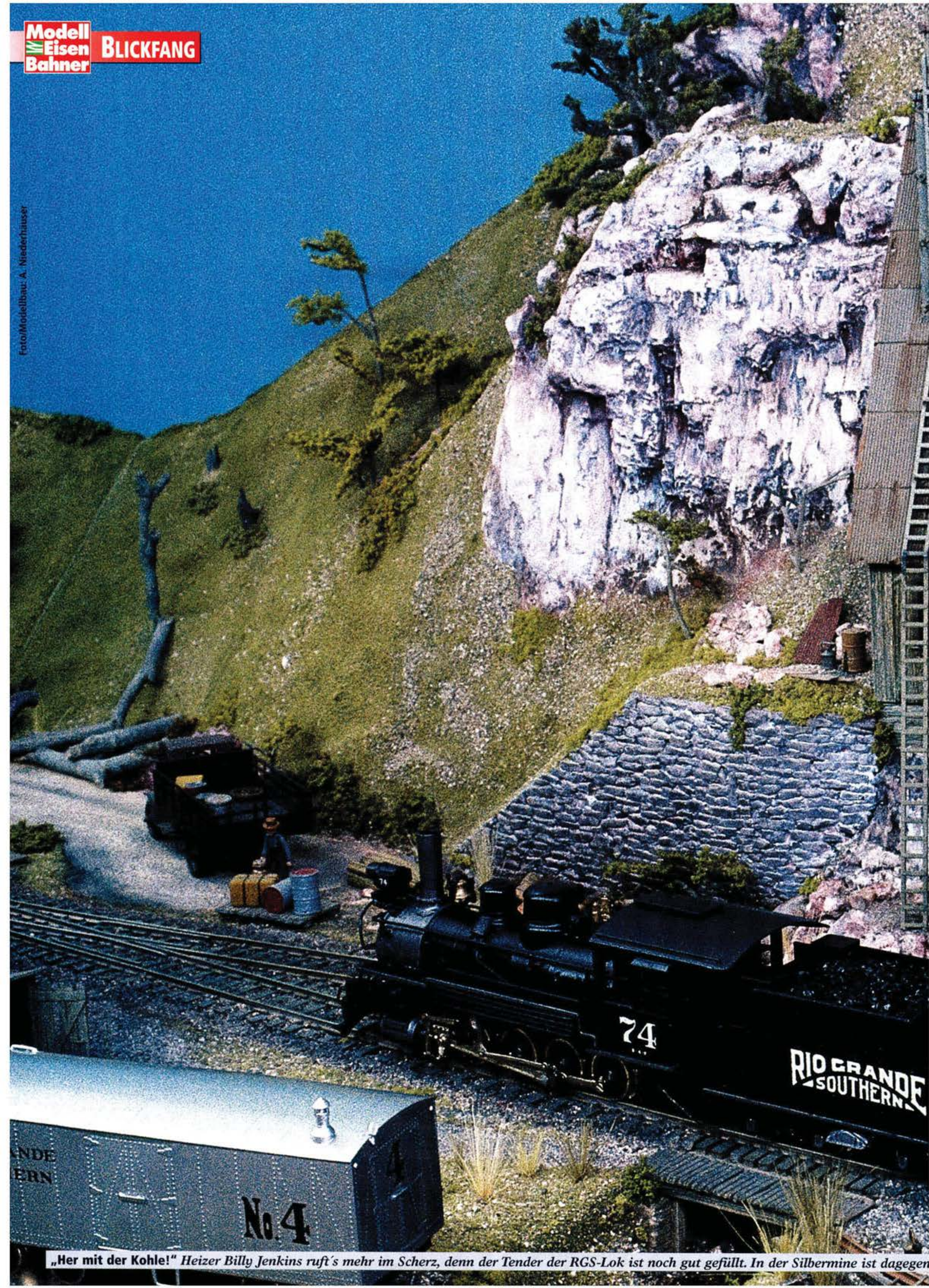
Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über DM ________ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift



Foto/Modellbau: A. Niederhäuser

„Her mit der Kohle!“ *Heizer Billy Jenkins ruft´s mehr im Scherz, denn der Tender der RGS-Lok ist noch gut gefüllt. In der Silbermine ist dagegen*



er Ernstfall eingetreten. Dreifinger-Joe lenkt Minenbesitzer Tom Prox ab, während Slimy Boxshot mit den Lohngeldern übers Dach abhauen will.

URLAUB

Schmalspururlaub a. d. Brockenbahn! Schierke/Harz, Villa Regina, komf. Fewos, 2-5 Pers. u. Doppelzi., 30,- bis 40,- p. P., Lage: Waldrand. Tel. (039455) 218 **G**

Verm. Fewo direkt im Bahnhof der Harzer Schmalspurbahn in Elend, kpl. Ausst. für 4 Pers. Tel. (039455) 51570 **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca 20 Km bis Basel, 50 Km bis Mulhouself, 90 Km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück DM 35,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans! Verm. in Elend/Harz Ferienwohnungen. Zimmer mit Frühstück. Pension-Garni-Haus Füllgrabe, 38875 Elend. Tel. (039455) 244 Fax (039455) 81480 **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus. Tel. (07443) 8877 **G**

Norden-Norddeich, F.-Haus 57 qm, 3 Zi., Bad, Terr., DM 60,-/Tag. Museumsküstenbahn: Norden-Dornum, guter Ausgangspunkt für Inselbahn: Borkum, Langeoog, Wangerooge. Tel. (04931) 13399 **G**

Fewo kompl. Balkon, 60 qm, 2-4 Pers., Schwarzwaldrand, Krs. Freudenstadt BAB 81 Stuttg.-Bodensee, kinderfreundl. DM 60-70,- pro Tag Tel. (07485) 360 **G**

Rügenurlaub Dampf und Modell. Komf. 3-Sterne-FH, strandnah, 2-4 Pers., DM 80,- bis 120,-, ganzj., LGB-Großanl. vorh. auch für Gastfahrzeuge. Eichmann, Göhren/Rügen. Tel. (038308) 2271 + Fax **G**

Übern. im ehem. Royal Trade Office am Helmstedter Bhf. Pension Blümchen. Tel. (0177) 7352251 **G**

Mit der Dampfeisenbahn nach Dresden: Urlaub a. d. dienstältesten Bimmelbahn Freital-Kipsdorf. Haltest Ort. Neue DZ/Dusche/WC m. Frstk.. Fewo, FH, i. ländl. ruh. Lage, fam. Atmosph.; bitte Hausprosp. Tel. (03504) 613921 **G**

DIES + DAS

Das stand hier noch nie drin. Verkaufe sehr gut erhaltene Berliner Stadtbahnerholzbänke, sie sind sogar freistehend umgebaut. 15806 Zossen, Tel. (03377) 301285

Verkaufe VHS-Videos aus meiner Privatsammlung. Sehr viel USA, CH, D, etc. Liste gratis. Rüdiger Geisler, Irrgarten 4, 95355 Presseck ab 18 Uhr

Gay und Bahn?! Im Verein besser als allein. Treffen, Ausflüge, Spaß. Wo? In Stuttgart, München, Köln, Hamburg, Berlin. Infos für alle Regionen: FES e.V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.pinkrail.de

www.kattner-versand.de, über 600 verschiedene Eisenbahn-Fanartikel zur Auswahl **G**

Suche alte Bahnhofsuhren bzw. alte Zentral-Uhrenanl. (Haupt- + Nebenuhren) der DB oder DR mit Sekundenpendel. Tel. (02575) 8300 Fax (02575) 955188

Verk. Uniformen und Vorschriften sowie sonstiges Eisenbahnzubehör. Liste mit über 500 Artikeln gegen DM 3,- in Briefmarken. Jens Kühnemann, F.-Krause-Weg 1, 08527 Plauen

Alles über meine Modellanlage in Spur N im Internet unter http://www.hobby-modelleisenbahn.de

Suche Lokschilder der Reichsbahn. Tel. (0179) 5911948 oder (030) 95994609 Sven Hannemann, Falkenberger Ch. 118, 13057 Berlin

www.modelleisenbahnbau.de: Anlagenplanung, Modellbahnanlagen und Dioramenbau. Katalog DM 10,-. Guido Kiesl, Ahornweg 32, 95100 Selb/Plößberg, Tel. (09287) 1475 + Fax

Private Homepage mit Info-Link: http://people.freenet.de/jmiles/home.htm. Für Modellb., die sich über div. Modellbahn-Elektronik informieren wollen.

Verkaufe: Kraus-Dampflok 600 mm, Dimalok, Gemeinderlok, Kipploren, Personenloren, Weiche, Schienen, Achsen, Stahlschwellen sowie Beiwagen u. Zubehör. Alles 600-mm-Spur. Tel. (040) 69795806

www.modellbahn-bau.de

Ich möchte einen Modellbahn-Club gründen. Standort 12687 Berlin. Mitglieder und Räumlichkeiten werden noch gesucht. Die Vorstellung der fertigen Anlage ist schon im Kopf und auf dem PC vorhanden. Info unter: J1607SCH@aol.com

Wer baut für mich aus 1-mm-Polystyrol einfache Personenwagen-Oberteile für Spur TTm, ohne Verglasung und nicht lackiert? Angebote an Michael Spellen, Kasteel Horionstr. 88, NL6043 XX Roermond

Verkaufe Zeitschrift Der Modelleisenbahner: 1953-1963 Einzelhefte, 1964-1983 komplette Jahrgänge. Weiterhin Originaldias, Negative, Farbfotos und Dia-Kopien DR/DB und Ausland 60er-, 70er- und 80er-Jahre. Andreas Wagner, Am Gebräun 1A, 99817 Eisenach, Tel. (03691) 841314

Suche Bilder/Dias von 112376-9, 112512-9, 105003-8, 106211-6 sowie 102073-4, Bw-Schilder. Gebe ab: Lokschilder, kein Dampf. Suche dringend: Bw Jerichow, Bw Nordhausen, Br Weimar, Bw Gotha, Bw Oebisfelde, Bw Elsterwerda, Bw Gera. Liste gibt ab: Hans Holst, Feuerbachweg 7, 38350 Helmstedt, Tel. (05351) 595735

Verk. Bahnhofnamensschilder (schwarze Schrift auf weisser Emaille), Reichsbahnjacke mit vier Sternen Gr. 94 blau, 2 Schilder "Jubiläumsfahrt - 125 Jahre Bahnstrecke Chemnitz-Annaberg", Güterwagen-Schlusslampe. Alles VB. Tel. (0170) 8615232

Werkstatt

Blickfang

Szene

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45.

■ PLZ-Gebiet 0

■ **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2; ■ **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372; ■ **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104; ■ **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16; ■ **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66; ■ **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8; ■ **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22; ■ **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; ■ **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16; ■ **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8; ■ **01662 Meissen:** Modell- u. Technik Meissen, Gerbergasse 7; ■ **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24; ■ **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A; ■ **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4; ■ **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2; ■ **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b; ■ **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7; ■ **01968 Senftenberg:** Horst Bergmann Modellbau-Modelleisenbahn, Kormoranstr. 4; ■ **01987 Schwarzheide:** Menschner Modellbau + Modelleisenbahn, Ruhlanderstr. 6; ■ **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3; ■ **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11; ■ **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32; ■ **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13; ■ **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26; ■ **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70; ■ **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4; ■ **04155 Leipzig:** Word Agentur Werbeagentur, Lützowstr. 11 ■ **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248 ■ **04177 Leipzig:** Schwarz-Modelleisenbahnen, Jordanstr. 2; ■ **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9; ■ **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152; ■ **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275; ■ **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4; ■ **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3; ■ **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9; ■ **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 22; ■ **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19; ■ **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm); ■ **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63; ■ **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112; ■ **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54; ■ **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13; ■ **06268 Querfurt:** Hobby-Shop, Merseburger Str. 11; ■ **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10; ■ **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24; ■ **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino); ■ **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65; ■ **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1; ■ **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ; ■ **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4; ■ **06667 Weissenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A; ■ **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45; ■ **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23; ■ **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6; ■ **07381 Pößneck:** Günthers Hobbythek Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75; ■ **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31; ■ **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19; ■ **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2; ■ **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49; ■ **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a; ■ **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1; ■ **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1; ■ **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8; ■ **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; ■ **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16; ■ **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145; ■ **09114 Chemnitz:** Der Bahnladen Albrecht Sappel GmbH, An d.Hofewiese 20 (Gartenhaus); ■ **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249; ■ **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72; ■ **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 39; ■ **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17; ■ **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5; ■ **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72; ■ **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c; ■ **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

■ PLZ-Gebiet 1

■ **10247 Berlin:** Hott Modellbahn, Weichselstr. 22; ■ **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104; ■ **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2; ■ **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73; ■ **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16; ■ **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28; ■ **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26; ■ **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39; ■ **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51; ■ **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2; ■ **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7; ■ **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1; ■ **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2; ■ **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45; ■ **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14; ■ **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9; ■ **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7; ■ **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68; ■ **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10; ■ **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48; ■ **13359 Berlin:** Modellbahn Brause, Inh. Mareike Biggam, Drontheimer Str. 1; ■ **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A; ■ **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37; ■ **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20; ■ **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89; ■ **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1; ■ **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83; ■ **15230 Frankfurt/ Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179; ■ **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2; ■ **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5; ■ **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16; ■ **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4; ■ **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75; ■ **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B; ■ **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13; ■ **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83; ■ **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg; ■ **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31; ■ **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28; ■ **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63; ■ **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage; ■ **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3; ■ **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Ottostraße 7; ■ **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5; ■ **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12; ■ **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

■ PLZ-Gebiet 2

■ **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17; ■ **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70; ■ **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ; ■ **21029 Hamburg:** Jugend-Basar, Kristophson Modelle, Reetwerder 11; ■ **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11; ■ **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1; ■ **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29; ■ **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4; ■ **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251; ■ **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171; ■ **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40; ■ **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a; ■ **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6; ■ **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42; ■ **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12; ■ **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52; ■ **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9; ■ **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52; ■ **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21; ■ **25348 Glückstadt:** meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13; ■ **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23; ■ **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4; ■ **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a; ■ **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl.-Marien-Str. 6; ■ **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23; ■ **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6; ■ **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24; ■ **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75; ■ **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165; ■ **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111; ■ **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96; ■ **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ; ■ **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

■ PLZ-Gebiet 3

■ **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.; ■ **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53; ■ **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E; ■ **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213; ■ **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49; ■ **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2; ■ **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22; ■ **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53; ■ **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21; ■ **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32; ■ **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7; ■ **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25; ■ **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12; ■ **33613 Bielefeld:** Die Drehscheibe, Bernhard Oesling, Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21; ■ **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70; ■ **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9; ■ **34127 Kassel:** Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99; ■ **34134 Kassel:** Zwehrener Modellbau-Lädchen Inh. D. Rettberg-Strate, Frankfurter Str. 247; ■ **34346 Hannoversch Münden:** Modellbahn & Modellbau, Radbrunnenstr. 4-6; ■ **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11; ■ **35216 Biedenkopf:** Modellbahnstübchen Kolbe, Am Bahnhof 6; ■ **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2; ■ **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1; ■ **37073 Göttingen:** Bieling Spiel & Foto KG, Theaterstr. 6; ■ **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95; ■ **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12; ■ **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11; ■ **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; ■ **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4; ■ **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32; ■ **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3; ■ **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16; ■ **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71; ■ **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6; ■ **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24; ■ **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34; ■ **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51; ■ **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9; ■ **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord; ■ **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220; ■ **39340 Haldensleben:** Ercosat Kommunikation-Modellbau-Elek., Gänsebreite 15; ■ **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

■ PLZ-Gebiet 4

■ **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6; ■ **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15; ■ **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12; ■ **40764 Langenfeld:** Spiel + Hobby-Studio Zwettler, Solinger Str. 87; ■ **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47 ■ **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14; ■ **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15; ■ **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17; ■ **41564 Kaarst:** All American Trains, Am Neumarkt 1; ■ **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29; ■ **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90; ■ **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218; ■ **42651 Solingen:** Modellbaucenter Solingen, Bergstr. 22; ■ **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26; ■ **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34; ■ **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36; ■ **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227; ■ **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133; ■ **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dorstener Str. 217; ■ **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191; ■ **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29; ■ **45279 Essen - Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a; ■ **45476 Mülheim/R.:** Sammlerscheune, Oberhausener Str. 143; ■ **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2; ■ **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262; ■ **46427 Emmerich:** Rail Art Video; ■ **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33; ■ **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8; ■ **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2; ■ **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 60; ■ **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128; ■ **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83; ■ **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21; ■ **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157; ■ **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16; ■ **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

■ PLZ-Gebiet 5

■ **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30; ■ **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48; ■ **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664; ■ **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20; ■ **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47; ■ **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80; ■ **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173; ■ **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180; ■ **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12; ■ **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15; ■ **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7; ■ **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59; ■ **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A; ■ **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5; ■ **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52; ■ **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91; ■ **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50; ■ **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24; ■ **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen; ■ **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10; ■ **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18; ■ **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7); ■ **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14; ■ **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26; ■ **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5; ■ **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13; ■ **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman; ■ **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56; ■ **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6; ■ **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44; ■ **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

■ PLZ-Gebiet 6

■ **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31; ■ **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195; ■ **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16; ■ **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37; ■ **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22; ■ **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18; ■ **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14; ■ **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6; ■ **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45; ■ **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16; ■ **65929 Frankfurt:** Modellbahn Spiel + Hobby-Treff Inh. Helmut Oswald, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 8; ■ **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Karolingerstr 15; ■ **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet; ■ **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2; ■ **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1; ■ **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28; ■ **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, opernikusstr. 16; ■ **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55; ■ **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9; ■ **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54; ■ **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20; ■ **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48; ■ **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

■ PLZ-Gebiet 7

■ **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10; ■ **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35; ■ **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.; ■ **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim; ■ **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33; ■ **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44; ■ **71229 Leonberg:** Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1; ■ **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; ■ **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31; ■ **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35; ■ **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10; ■ **72764 Reutlingen:** Modell & Technik Reuter, Tübinger Str. 84; ■ **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10; ■ **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44; ■ **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40; ■ **73660 Urbach:** E.V.A. H. Colberg, Dieselstr. 16; ■ **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94; ■ **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88; ■ **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7; ■ **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12; ■ **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1; ■ **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20; ■ **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24; ■ **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56; ■ **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c; ■ **76229 Karlsruhe:** Lok Shop EK, Froschhöhle 9; ■ **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1; ■ **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a; ■ **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7; ■ **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30; ■ **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen, Bildackerstr. 45; ■ **78056 Villingen-Schwenningen:** Spielwarenhaus Fritz Ehmann, Dauchinger Str. 17; ■ **78056 Schwenningen:** RS-Modellbahnen, Körnerstr. 3; ■ **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3; ■ **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26; ■ **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12; ■ **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7; ■ **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20; ■ **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Kansten, Markgrafenstr. 22;

■ PLZ-Gebiet 8

■ **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19; ■ **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33; ■ **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4; ■ **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4; ■ **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14; ■ **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4; ■ **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50; ■ **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im miniMal), Neue Industriestr. 7; ■ **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3; ■ **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ; ■ **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22; ■ **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77; ■ **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2; ■ **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

■ PLZ-Gebiet 9

■ **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum; ■ **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109; ■ **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölckernstr. 34; ■ **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b; ■ **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16; ■ **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26 ■ **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10; ■ **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1; ■ **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2; ■ **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25; ■ **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46; ■ **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12; ■ **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11; ■ **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12; ■ **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14; ■ **98554 Benshausen:** Modelleisenbahnen Frank Schüppler, Suhler Straße18; ■ **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12; ■ **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31; ■ **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7; ■ **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149; ■ **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39 ■ **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56; ■ **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41; ■ **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Max-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4; ■ **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25; ■ **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

■ Belgien

■ **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

■ Dänemark

■ **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

■ Frankreich

■ **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Donai;

■ China

■ **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F., Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

■ Niederlande

■ **2283 VJ Raijwijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462; ■ **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2; ■ **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A; ■ **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

■ Österreich

■ **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5; ■ **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26; ■ **4810 Gmunden:** Fa. GILL GmbH, Bahnhofstraße 24; ■ **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

■ Schweden

■ **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22; ■ **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

■ Schweiz

■ **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A; ■ **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22; ■ **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23; ■ **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156; ■ **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

■ Tschechische Republik

■ **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42; ■ **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

■ Ungarn

■ **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Sammler sucht Modelleisenb.: Alle Spuren, Trix Express, Fleischm., Roco, Märklin, Arnold usw. Einzel- und Sammlungen. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 + Fax

Offene fünf-sitzige Motor-Draisine abzugeben, 2-Takt, 250 ccm, 380 kg, Wendevorrichtung; Fahrz.-Infos sind zu erhalten unter: Fax (06032) 81343 oder draisine@gmx.de oder www.draisine.de Stefan John, Steinfurtherstr. 21, 61231 Bad Nauheim

01 118 hat Schulden. Wer weiter mit 01 118 und Klaus Mühleisen auf Tour gehen will, spendet auf Konto 3055084458 bei der Postbank BLZ 70110088

Neuheiten und ständig super Sonderangebote

Besuchen Sie unseren Online-Shop unter:

www.modellbahn-ecke.de

Ihr Eurotrain-Fachgeschäft
Modellbahn-Ecke · Inh. Ursula Aschmann
Berliner Str. 29 · 45145 Essen

Klv 12-Motor-Draisine abzugeben. Nicht aufgearbeitet. Fahrzeug-Infos können unter Fax (06032) 81343 oder draisine@gmx.de oder www.draisine.de angefragt werden.

Starke 44er will wieder ans Netz 44 1486-8 vom Traditions-BW Stassfurt brauch DM 200.000,- für HU. Bankverbindung Deutsche Bank Stt., Kto.-Nr. 2476778, BLZ 81070024

Bek. Modellb. u. Autor sucht günst. Gewerberäume für Werkstatt und gr. Anl., 140 - 200 qm, langfristig zu mieten, Großraum Düsseldorf/Ruhrgebiet; evtl. mit Wohnung. **Chiffre M-2/32994 G**

Tausche BR 53 von Märklin 37021 umgebaut auf ESU Loksound mit Rauchg. gegen Märklindigitalkran Goliath. Thomas Kappler, Tel. (0177) 4781386

H0'er, 40 J., 174 cm, Handw., humorv. + verträglich, sucht liebe und nette Zugbegl. in lebenslang an Nebenstr. in Oberfr. Erbitte Bildzusch. (Gar. zurück). **G**

Toller Nebenverdienst durch das Internet mit der eigenen Modelleisenbahn-Anlage. Wir sagen Ihnen, wie...! Pramann KG, Tel. (036083) 466-12 **G**

www.BahnSuche.de. Die Spezialsuchmaschine für Modellbahnfreunde. **G**

Verkaufe aus Zeitmangel Gl-Ms-Bs BR 65.10 (# 0016-0, o. Motor) mit zahlreichen Gü-Zurüstteilen. Bausatz ist vollständig und z. Teil vorgebogen. Preisvorstellung: DM 160,-. Tel. (07621) 689735

www.cprw-bahn.de Jetzt neu im Internet! Das ModellBahn-Online-Magazin laufend aktuell. **G**

www.werbewagen.de **G**

Nebenjob für Hobby nötig? Von Zuhause aus. Infos unter: http://www.birgitts.erfolgskonzept.com **G**

Börsen + Auktionen

Fulda/Kienzell Modellbahnbörse am 11.02.2001 im Gemeindezentrum von 10-16 Uhr. Reservierungen und Infos: Tel. (0661) 34605 **G**

Modellbahnbörse "BERLIN" präsentiert: www.modellbahnboerse-berlin.de, 01069 - Dresden ROBOTRON, Zinzendorfstr. 05 am 28.01.+11.03.+ 13.05.2001 von 10-14 Uhr; 12679 - Berlin FREIZEIT-FORUM MARZAHN, Marzahner Promenade 55 am 11.02.+25.03.2001 von 10-14 Uhr; 09111 - CHEMNITZ STADTHALLE, Theaterstr. 03 am 18.02.+ 09.12.2001 von 10-15 Uhr. Info: Herzog / (030/56400536) Postfach 520555, 12595 Berlin. **G**

Modellbahnbörse am 28.01.2001 von 9 - 13 Uhr in 04442 Zwenkau, MZH Pestalozzistr. Infos: + Fax oder Mobil (0172) 3412573 **G**

www.modellbahnboerse-Leipzig.de **G**

25. März 2001: 9. Modellbahner-Treff in 61194 Niddatal-Kaichen im Bürgerhaus von 10-16 Uhr. Ank.-Verk.-Tausch von Modelleisenb. und Zubehör; LGB-Anlage + Videoshow. Info: Tel. (06187) 26823 **G**

www.emodell.de Auktionshaus **G**

Achtung Terminänderung! Private Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse Berlin im Fontane-Haus am 18.02.2001 im Märkischen Viertel, Wilhelmsruher Damm 142 c. Eintritt DM 3,-, Kinder bis 14 J. frei v. 10 - 14 h. Info: Tel. (030) 4153828 **G**

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 18.02.2001 von 9-13 Uhr in der Stadthalle, Steintor, Berliner St 16321 Bernau. Tischbest.: (030) 9446355. Weitere Termine: 22.04./23.09./25.11 **G**

Modelleisenb.- u. Spielzeugbörse am 28.01.2001 von 10 - 14 Uhr im Stadtklubhaus Henningsdorf, Edisonstr. 1, Ecke Spandauer Allee. Eintritt: DM 3,-, Kinder bis 14 J. frei. Info unter (0162) 3058810. **G**

16. Modelleisenbahn- und Autobörse am 28.01.01 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach in der TG-Halle von 10-16 Uhr. Infos (06894) 383569 ab 17 Uhr, Veranstalter: MEC St. Ingbert e.V. **G**

04.02.2001 Würzburg-Hettstadt, Herzog-Hedan-Halle, Modelleisenbahn- & Spielzeugbörse, 10-16 Uhr. Infos: (0931) 2785241 **G**

Prignitzer Modellbahntauschmarkt, So., den 28.01./25.02./25.03.2001 von 9-13 Uhr in 19348 Perleberg, Wittenberger Str. 67, Hotel Stadt Magdeburg. Info und Tischbestellung bei Schwämmlein, Dorfstr. 1, 19348 Rohlsdorf, Tel. (03876) 787434 **G**

Ausstellung mit Tauschbörse am 25.02. und 01.04.2001 von 9.30 bis 15 Uhr. Im AWO-Treff, Max-Planck-Straße 3-5 in 08066 Zwickau-Eckersbach. Info: MAC Zwickau e.V. Tel. (0375) 4610061 **G**

Modellbahnzentrum Uerdingen

Niederstr. 83 • 47829 Krefeld Uerdingen • Tel.: 02151/47 40 74

www.ac-i.de/Lehmann

Jeden Monat wechselnde ANGEBOTE/LGB-Superpreise

Wir bieten eine große Auswahl an Modellbahnen/Autos und Zubehör der Spuren: LGB, H0, TT, N, Z. NEU und GEBRAUCHT (auch Versand). LGB-Preisliste gegen DM 4,- Briefmarken.

CHAMPEX - LINDEN®

Modellspielwaren · L·G·B - Station

Salvatorstr. 4 – D-41542 Dormagen (Nievenheim) – Tel. 0 21 33-92 98 77 Fax 0 21 33-92 98 78

Haben Sie schon unsere Internetseiten besucht?

www.champex-linden.de

Preisliste anfordern! Versand in alle Welt!

® eingetr. Warenzeichen (Kreislogo von E. P. Lehmann – Champex-Linden Schriftzug von S. Linden)

Otto-v.-Guericke-Str. 9
39104 MAGDEBURG
Tel./Fax 0391/5415239

Stock & Heinze GmbH

TT - JATT - TT

56-96181 SVT 137 DR	DM 399,95
56-95801 Kesselwg. Leuna DRG	DM 42,00
56-95802 Kesselwg. grau DR	DM 42,00
56-95803 Kesselwg. Aral DB	DM 42,00

www.kartonmodelle.de

Dreh- und Fräsmaschinen

Direkt vom Hersteller! Viele Modelle!
Für Hobby und Gewerbe!
Sehr preiswert! **Fa. KLIPPFELD**
85247 Schwabhausen, Augsburger Str. 13
Tel. 08138/8880, http://www.klippfeld.at/

- **10 A-Trafo (Ua 18V DC const.)**
- **drahtlose ARISTO-Walkar. Control**
- **BÖHLER Elektro-Kleinwerkzeuge**
- **UNIMILL Dreh- u. Fräsmaschinen**
- **Edelstahlgleise f. Gartenbahnen**

Büro + Technik Peter Seifert
09306 Milkau bei Rochlitz
Tel. 03737/4911-0 · Fax 4911-20
★★★ **Autorisierter Fachhandel für ALLE KADEE und MICRO-TRAINS Produkte** ★★

VERKAUF **Alles Sonderpreise!!!**

Von Lemaco BR 19 1001 Stromliniendampflok mit Einzelradantrieb auf Wunsch mit Frontlader, Führerhausadler und Tenderadler jeweils mit Hoheitskennzeichen. OHNE AUFPREIS!

Ausführung schwarz od. grau (Fotoanstrich), od. stahlfeldgrau (Kriegsanstrich) je DM ***3.298,–***

!!!Die Ausführung in Kriegsanstrich gibt es exclusiv nur bei uns!!!

Spur H0

Intermodel		BR 18.1 DB	DM *7.150,–*
E 00 02 DRG grün oder grau	DM *1.599,–*	BR 39 DB	DM *7.950,–*
württemb. Fc grün	DM *1.599,–*	**Fulgurex**	
württemb. Ac grün	DM *1.599,–*	PLM 242 T6	DM *6.150,–*
BR 13 1714 DRG	DM *1.799,–*	PLM Salonwagen rot/schwarz	DM *1.950,–*
BR 34 8205 DRG	DM *1.599,–*	SBB E 3/3 „Tigerli"	DM *3.470,–*
BR 53 850 DRG	DM *1.599,–*	**Spur 1**	
Lemaco		**Dingler**	
BR 01 1515-4 Kohle	DM *3.250,–*	BR 24 DRG	DM *10.500,–*
Westmodel		**Bockholt**	
BR 98 112 DRG	DM *899,–*	BR 18.1 DB	DM *26.900,–*
BR 89 1004 DRG	DM *1.099,–*	**Lemaco**	
preussische ES 57	DM *1.599,–*	BR 06 DRG Stromlinienlok	DM *18.100,–*
BR 97 301 DRG	DM *1.399,–*	SBB EW 2. Klasse (z.B.)	DM *3.900,–*
württemb. FZ	DM *1.399,–*	BLS EW 1. Klasse (z.B.)	DM *3.900,–*
BR 17 801 DRG	DM *1.599,–*	**Schönlau BR**	
BR 17 717 DRG Langtender	DM *1.699,–*	DB 4-achs-Kastentender	DM *17.250,–*
BR 14 002 DRG	DM *1.599,–*	**Fulgurex**	
preussische G8 Tender 3T12	DM *1.499,–*	BR 18 201 Museumslok	DM *17.190,–*
sächsische XII H1	DM *1.699,–*	BR 03 DRG oder DB je	DM *10.900,–*
BR 98 7601 DRG	DM *899,–*	**Märklin**	
Reitz		Exclusives Sondermod. BR 38 DRG	DM *2.400,–*
BR 98 307 DRG „Glaskasten"	DM *699,–*	Exclusives Sondermod. BR 80 DRG	DM *1.000,–*
Spur 0		Köf DRG schwarz/rot/silber	DM *1.400,–*
Lemaco		**Hübner/Besig**	
SBB RAm TEE 4-tlg.	DM *19.300,–*	Superzug BR 99 u. 8 Wg. Spur 1e	DM *19.900,–*
Dingler		**Bockholt**	
		BR 65 DB	DM *19.800,–*

und weitere Kleinserienmodelle jeweils ca. 20 Spur 1, 40 Spur 0, 300 Spur H0/H0m/H0e und ca. 50 in Spur N/Nm.

MODELLEISENBAHNEN & MODELLAUTOS
LOKSCHUPPEN HAGEN-HASPE

Geschäft in der City: 58135 Hagen · Kölner Str. 23 · Tel. 0 23 31/4 20 20 · Fax/4 94 32
Ihre Adresse für Kleinserienmodelle: 58135 Hagen · Vogelsanger Str. 36-40
Tel. 0 23 31/40 44 53 · Fax 0 23 31/40 44 51 · D1-Netz 01 71/4 71 56 00

20 JAHRE IHR FACH-GESCHÄFT IM NORDEN DES SAUERLANDES

ANKAUF & Sonderangebote

WIR VERSENDEN AUCH AN SIE

TT-Fahrzeuge	**ROBURBUS** Kleinserie	nur DM	34,95
	Traktor mit Hänger	nur DM	29,95
	Gabelstapler	nur DM	19,95
	3 Busse o. 3 LKW o. 3 PKW	nur DM	9,99
	10 Lada-Kombi-Autobausätze	nur DM	19,99
TT JATT	SVT 137 DR Ep. IV	nur DM	419,95
TT TILLIG	**V 240** ***limitiert*** Sonderpreis	nur DM	199,99
	SPEZIAL BR 52	nur DM	289,95
	BR 03		P. n. E.
Saxonia im Sonderangebot, Preis auf Anfrage			
	BR 01 (TIL 02124)	nur DM	209,99
	E 101 (TIL 02300)	nur DM	209,99
	V 118 ITL (TIL 02668)	nur DM	214,99
	V 218 (Koop. mit Beckmann)	nur DM	189,95
BTTB u.a.	E 242 grün	nur DM	79,95
	BR 130 CSD	nur DM	69,95
	El. Bogenweichenpaar	nur DM	19,99
	100 gem. Standardgleise	nur DM	59,95
	4 tsch. Wagenbausätze	nur DM	44,95
	3 TT-Hausbausätze	nur DM	19,95
H0 PIKO	BR 89	nur DM	149,95
	BR 95 grün	nur DM	179,95
	Rottenkraftwagen, (SKL) Bausatz DMV	nur DM	39,95
	100 gem. Standardgleise	nur DM	69,95
H0 Special	3 Schüttgutwagen m. Ladefunkt.	nur DM	44,95
	Russ. Bow + 2 Personenwagen	nur DM	99,95
H0 GÜTZOLD	**SPEZIAL** BR 52 Steifrahment.	nur DM	209,95
	39200 E 155 DBAG	nur DM	199,95
	V119/219/229	nur DM	199,95
	BR 19		n. E.
TT GÜTZOLD	BR 65 #38100	nur DM	429,95
TT ROKAL	BR 24	nur DM	179,95
	BR 03	nur DM	279,95
H0 LILIPUT	BR 91	nur DM	149,95
H0 ROCO	**TEE 43067**	nur DM	279,95
	#46360# kgl. Bay 5 3/6	nur DM	479,95
MÄRKLIN	37186 5 3/6 kgl. Bay	nur DM	479,00
H0m	**Spreewaldbahnlok**	nur DM	129,95
N-PIKO	6 off. Güterwagen 2-achs.	nur DM	19,99
!!!!!!!!20 N-Autos (Trabbi, Käfer, Corvette)		nur DM	19,99

Bestellungen, Anfragen, Angebote, Angebotsliste an und bei
MICHAS BAHNHOF * AM TAUENTZIEN beim KADEWE
NÜRNBERGER STRASSE 24 A * 10789 BERLIN
Offen: 10.00 - 18.30 Uhr, Samstag bis 15.30 Uhr
Telefon: 030 / 218 66 11 * Telefax: 030 / 2 18 26 46
http://www.michas-bahnhof.de

miniatur ZIEGEL

- *Ziegel und Dachziegel aus gebranntem Ton von M 1:2 bis M 1:50*
- *Sonderanfertigungen*
- *Liste gegen Freiumschlag*

Heinrich Schmid, Hauptstr. 7, 86500 Kutzenhausen

MODELLBAHN-AUTO-FACHGESCHÄFT

LGB			21650	Schienenb.	DM 779,00
21741.8	BR 995633	DM 869,35	22841	VK 132	DM 1044,99
22512	BR 51901	DM 1232,56	**Tillig**		
22512.8	BR 51901		02270	BR 52 DR	DM 289,00
	Digital	DM 1534,14	02300	BR 101	DM 264,00
22801	BR 996001	DM 612,90	02340	BR 243	DM 209,00
23802	BR 996001		02343	BR 143	DM 209,00
	Sound	DM 1589,57	02420	E 44	DM 189,00
23851	Mallet	DM 1076,15	02661	BR 118	DM 189,00

Fleischmann TT: Drehscheibe DM 349,00

Listen anfordern gegen 5,- in Briefmarken im frankierten Rückumschlag

Sie finden bei uns: Märklin · Fleischmann · Trix · LGB · Piko Gützold · Kesselbauer · Lemaco · Micro-MetaKit · Brawa · Berliner TT Tillig · Arnold · Liliput · Günter · Weinert · MZZ · s.e.s · Viessmann Wiking · AMW · Roco · Ritze · Herpa · Faller · Vollmer · Kibri · Helian

Es erwartet Sie eine gute Fachberatung im digitalen und analogen Bereich.

Sammler-Bahnhof in 37284 Waldkappel · Leipziger Straße 65
Tel. + Fax (0 56 51) 99 35 66
Di-Fr 14.30-19.30 Uhr, Sa 9-13 Uhr
Ein Besuch lohnt sich!

Ankauf - Verkauf - Tausch - Reparatur - Reinigung

SCHILDHAUER

Das Modellbahn-Center in Ostvorpommern
EUROTRAIN
Jan Schildhauer, Schuhhagen 28/29, 17489 Greifswald
☎ (03834)3283, Versand: 899114, FAX: 894004
www.modellbahn-schildhauer.de

Wir liefern Ihnen unsere
Messe-Neuheiten-Info 2001
H0 oder TT
Baugröße bitte angeben!
ab 15.Februar 2001 gegen 1,10 DM Rückporto!

Modellb.-, Auto-, Blechspielzeugmarkt jeweils so. 10-15 Uhr am 21.01.2001 in Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle; am 28.01.2001 in Hallstadt/Bamberg, Bettelseehalle; am 04.02.2001 Wunsiedel, Fichtelgebirgshalle; am 11.02.2001 in Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus; am 04.03.2001 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle; am 11.03.2001 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus. Info: Tel. (07331) 938640 oder www.modellbauplanet.de **G**

11. Febr. 2001 Modelleisenbahnbörse in Syrau b. Plauen (B 282), Höhlenheim von 10 - 15 Uhr. Modellbahn von A - Z. Fundgrube für Bastler + Sammler-Steglich. Tel. (08805) 8138 + Fax **G**

10.02.01 - Dresden Kulturpalast von 10 - 15 Uhr Modelleisenbahnmarkt. Fundgr. für Bastler + Sammler Modellb. von A - Z. Tel. (08805) 8138 + Fax **G**

Modelleisenbahnbörse am 21. Jan. 2001 in der Zeit vom 9 - 13 Uhr im Gasthaus "Zum Lindenhof", Neuendorfer Str. 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 + Fax (030) 548845 **G**

Modelleisenbahnbörse am 18. März 2001 in der Zeit vom 9 - 13 Uhr im Gasthaus "Zum Lindenhof", Neuendorfer Str. 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 + Fax (030) 548845 **G**

11.02.2001 Rothenburg o. d. T. Stadthalle, Modelleisenbahn- & Spielzeugbörse von 10-16 Uhr. Infos: (0931) 2785241 **G**

ALPHA-TEAM **präsentiert:**
TOP EISENBAHN-PUPPEN
& SPIELZEUGMÄRKTE:
ASCHAFFENBURG STADTHALLE
So. 21. Jan. - 11 - 17 Uhr
GERA KULTUR & KONGRESS-CENTRUM
Sa. 03. Feb. - 10 - 16 Uhr
HEIDELBERG GESELLSCHAFTSH.-PFAFFENGRUND
Sa. 17. Feb. - 10 - 16 Uhr
KAISERSLAUTERN KAMMGRAN KULTURZENTRUM
So. 18. Feb. - 10 - 16 Uhr
ANSBACH ONOLDIASAAL
So. 04. März - 10 - 16 Uhr
MANNHEIM ROSENGARTEN CONGRESSZENTR.
Sa. 10. März - 11 - 17 Uhr
SCHWEINFURT STADTHALLE
So. 11. März - 10 - 16 Uhr
BAMBERG HAUPTSMOORHALLE STRULLEND.
So. 18. März - 10 - 16 Uhr
WÜRZBURG-ESTENFELD
MEHRZWECKHALLE WEIßE MÜHLE
So. 25. März - 10 - 17 Uhr
OFFENBACH BÜRGERHAUS-RUMPENHEIM
So. 01. April - 10 - 16 Uhr
0 62 39-44 69 & FAX 0 62 39-48 76
www.alpha-team-noll.de

Modelleisenbahn-Auto-Tauschbörse
Bebra So. 25.02.01 Hotel „Hessischer Hof", Kasslerstr.
Bad Hersfeld So. 11.03.01 Jahnhalle, Aug.-Gottlieb-Str.
Eschwege So. 25.03.01 Stadthalle, Wiesenstr.
Eisenach Sa. 07.04.01 Bürgerhaus, Ernst-Thälm.-Str.
Fulda/Petersberg So. 22.04.01 Propsteihaus, Propsteistr.
von 10.00-16.00 Uhr
Infos:
Tel. 0 56 51/99 35 66
Ankauf • Verkauf • Tausch

Modelleisenbahnbörse am 18. März 2001 in der Zeit vom 9 - 13 Uhr im Gasthaus "Zum Lindenhof", Neuendorfer Str. 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 + Fax (030) 548845 **G**

10. März 2001 Auerbach (V.), Schlosstr. 11 im Schlossmus. von 11-16 Uhr Modelleisenbahnmarkt, Zub., Ersatzteile, Lit., Ü-Figuren, Fundgrube. Steglich, Tel. (08805) 8138 + Fax, Funk (0171) 348064 **G**

17.02.01 in 74821 Mosbach, Alter Mälzerei von 10 - 16 Uhr; 17.03.2001 in 74078 Heilbronn-Frankenbach, Gemeindehalle von 10 - 16 Uhr; Modelleisenbahnmarkt. Info: Wolfgang Ehlert, Postfach 1116, 74843 Obrigheim, Tel. (06261) 62925 + Fax **G**

Modelleisenbahnmarkt am Sa. 10.02.01 in 26160 Bad Zwischenahn/OT, Ofen, Gasthof Ofener Krug (BAB 28 Abfahrt OL-Wechloy oder Neuenkruge) von 11-16 Uhr. EBF Bremen-Blumenthal, Lüder-Clürer-Str. 39 a, 28779 Bremen, Tel. (0421) 6580746 **G**

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE
19 Jahre bekannt, beliebt, gut
★ 21.01. - **AACHEN** Eurogress, Monheimsallee 48
★ 21.01. - **DORTMUND** Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm
★ 28.01. - **MÖNCHENGLADBACH** Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr.
★ 28.01. - **NEUWIED** Heimathaus, Schloßstr./Luisenstr.
★ 04.02. - **MÜNSTER** Halle Münsterland, Albersloher Weg
★ 04.02. - **NEUSS** Stadthalle, Selikumer Str.
★ 11.02. - **LEVERKUSEN** Forum, Am Büchelter Hof
★ 11.02. - **WESEL** Niederreihnhalle, An de Tent
★ 17./18. Feb. - **ADLER Modellspielzeugtage, ESSEN, Messe** Congress-Center Süd, Norbertstr.
★ 18.02. - **GUMMERSBACH** Stadthalle, Robertstr. 2
★ Marktzeiten: 11 - 16 Uhr ★
www.adler-maerkte.de
Tel.: 02103-51133 Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstr. 16 40721 Hilden

Jomo's **MODELLEISENBAHN & SPIELZEUGMÄRKTE**
WERL
Sonntag, **21. Januar**
Stadthalle
BOTTROP
Sonntag, **28. Januar**
Saalbau, Droste Hülhoff-Platz
WUPPERTAL
Sonntag, **4. Februar**
Zoo-Festsäle, Hubertus Allee
OBERHAUSEN
Sonntag, **11. Februar**
Osterfeld, Revierpark Vonderort
DUISBURG-HOMBERG
Sonntag, **18. Februar 2001**
Glückauf-Halle, Dr.-Kolb-Str.
Alle Termine 11-16 Uhr
Info: JOMO´S Veranstaltungs-Team
Fon 02 31/4 96 09 81 · Fax 02 31/4 96 09 80

21. Januar 2001 in 28779 Bremen-Blumenthal, Haus Blomendal, Auestraße von 11-16 Uhr. Bus 70/71/74/76 bis Bhf. Blumenthal. EBF Bremen-Blumenthal, Lüder-Clürer-Str. 39 a, 28779 Bremen, Tel. (0421) 6580746 **G**

Modelleisenbahnmarkt Bremerhaven, Forum Fischbahnhof, am Schaufenster am Sonntag, den 11. Februar 2001 von 11-16 Uhr. Standgebühren je laufender Meter DM 20,-. EBF Bremen-Blumenthal, Lüder-Clürer-Str. 39 a, 28779 Bremen, Tel. (0421) 6580746 **G**

Breidenbach's Spielzeug-Märkte
DAIMLERWEG 10 · 48607 OCHTRUP
Telefon 0 25 53/9 87 73 · Fax 0 25 53/9 87 75
www.breidenbach-veranstaltungen.de
27./28.01. 47051 DUISBURG Mercator-Halle, König-Heinrich-Platz 11-18 Uhr
04.02. 28209 BREMEN Messe, Halle 3, Bürgerweide 11-17 Uhr
03.04./02. 45721 HALTERN Mehrzweckhalle, Am Lippspieker 11-18 Uhr
11.02. 23554 Lübeck Musik- u. Kongresshalle, Willy-Brandt-Allee 10 11-16 Uhr
11.02. 44642 CASTROP-RAUXEL Europahalle, Europaplatz 11-17 Uhr
18.02. 23701 EUTIN Schloßterrassen 11-17 Uhr
17./18.02. 26123 OLDENBURG Weser-Ems-Halle, Europaplatz 11-18 Uhr
18.02. 35398 GIEßEN Hessenhalle 4, August-Balzer-Weg 18 10-16 Uhr
18.02. 45899 GELSENKIRCHEN Beim Deutschland Express, Am Bugapark 1C 11-17 Uhr
Wir bieten Ihnen An- und Verkauf, Tausch von Eisenbahnen, Autos, Puppen, Blechspielzeug, etc.

Modellbahn Wiehe
Europas größte Modellanlage
„KAISERHALLE" Hotel „Zur Kaiserpfalz"
Modellbörse und Tauschmarkt für Modellbahnartikel aller Baugrößen, Eisenbahn und Modellbahnliteratur
in der „KAISERHALLE" der Modellbahn Wiehe
Sa./So. 24./25. Februar 01
Öffnungszeiten: 9 bis 18 Uhr
Tischreservierungen: lfd. Meter DM 10,-
Info:
Tel.: 03 46 72/8 36 30 · Fax: 03 46 72/8 36 36

Sommer's Modellspielzeug Märkte ®
R. Sommer · 33790 Halle · Stockkämperweg 23
21. Jan. 39114 Magdeburg Messehallen, Heinrich-Heine-Platz 11-17 Uhr
Ostwestfalens große Modellbaumesse mit bis zu 20.000 qm Ausstellungsfläche
27. Jan. 32108 Bad Salzuflen Messezentrum, Benzstr. 23 10-18 Uhr
28. Jan. 32108 Bad Salzuflen Messezentrum, Benzstr. 23 10-18 Uhr
4. Feb. 38102 Braunschweig Stadthalle, Leonhardplatz 11-16 Uhr
4. Feb. 59494 Soest - Ampen Schützenhaus, Werler Landstr. 232 11-16 Uhr
11. Feb. 31137 Hildesheim Halle 39, Schinkelstr. 7 11-17 Uhr
18. Feb. 30543 Hannover Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg 11-17 Uhr
25. Feb. 29221 Celle Congress Union, Thaerplatz 1 11-16 Uhr
An- und Verkauf – Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug etc.
Reservierungen unter Tel.: 05201 / 84 97 18 oder Fax: 05201 / 84 97 20

MODELLWELT & HOBBY 2001
Sa. 27. / So. 28. Jan von 10 - 18 Uhr
BAD SALZUFLEN MESSEZENTRUM
HALLE 20
bis zu 20.000!! qm Ausstellfläche- über 40 internationale Schau - und Vorführanlagen - Live Steam - Rennbahnen - Slot Car Racing - RC Trucks - Schiffs - und Flugzeugmodellbau - Plastik - und Kirmesmodellbau - Air Brush u.v.m.
Riesiger Modell - und Sammlermarkt mit über 1000 Meter Tischlänge
Tel. 05201/849718 Fax 05201/849720
Das Messezentrum verfügt über 5000 Parkplätze im Nahbereich. Zu erreichen über die B 239 ca. 2,5 km entfernt der Autobahn A 2 Abf.Herford/ Bad Salzuflen

5. Spielzeug-Auktion am 17. Februar!
im Gasthaus Almensee, In den Almen 1, (beim Flugplatz), 67098 Bad Dürkheim
Vorbesichtigung: Fr. 13-20, Sa. 8-10 Uhr
Auktion: Sa. 10-18 Uhr
Mit Kofferraum-Markt
In unserer Auktion erwartet Sie ein großes Angebot aus privaten Sammlungen und Dachbodenfunden. Neben allgemeinem Spielzeug finden Sie eine große Auswahl an Eisenbahnen aller Spurweiten, wie N, Z, H0, 0 und größer der Marken MÄRKLIN, TRIX, BUB, HORNBY, FLEISCHMANN usw., sowie etliches Zubehör.
Viele ältere MÄRKLIN H0-Modelle!
Bestellen Sie schon heute unseren Katalog!
Bar/Scheck an Konto 512 681, bei der Deutschen Bank 24, BLZ 546 700 24. Farbkatalog zum Preis von 30,- DM. Im Jahresabo erhalten Sie alle 4 Ausgaben zum Preis von 110,- DM.
alino AG Auktionen
Robert-Bunsen-Str. 8
67098 Bad Dürkheim
Tel.: 06322/959970 · Fax: 06322/959965
Besuchen Sie uns im Internet: www.alino-auktionen.de
@lino AG Auktionen
Einlieferungen jederzeit möglich – rufen Sie uns an!

Verwunderung

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Zwischenhalt", Heft 12/2000

Die Nachricht, dass die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den öffentlichen Nahverkehr in einigen Großstädten teilweise oder ganz zu übernehmen, verwundert mich doch etwas. Man kann den Stadtvätern nur davon abraten, denn die DB AG hat das von der so genannten Behördenbahn übernommene Erbe eher schlecht als recht verwaltet, von zukunftsträchtigen Entscheidungen ganz zu schweigen. Nachdem das Schienennetz in Deutschland rigoros ausgedünnt worden ist, soll wohl jetzt der Nahverkehr in Großstädten dran sein. Vielleicht gibt´s dann auch nur noch Schnellstrecken und die Fläche steht kahl da.

Uwe Meyer,
09599 Freiberg

Sammlerstücke

Betrifft: Bahnpost „Blech-Alptraum", „Christs Kinderträume", Heft 12/2000

1. Als Betreiber einer kleinen Spur-0-Anlage kann ich die Kritik des Lesers Hummel an dem Blickfang-Poster im Oktoberheft nicht gutheißen. Bei den Modellbahnern gibt es „sone und solche", wie der Berliner sagt, Nietenzähler bis zum letzten Sandkorn und eben auch Spielbahner. Alle wollen im MODELLEISENBAHNER ihre Plattform haben. Ich freue mich jedenfalls immer aufs Neue, wenn ich auch mal Bilder von einfachen Anlagen finde. Mit solcher Kritik aber verschreckt man viele Leser. Der „Strick" für die defekte Lampe ist übrigens das alte, seidenumsponnene Zuleitungskabel. Und was spricht gegen eine Denkmal-Lok auf einem besonderen Gleisjoch?
2. Glückwunsch dem Herrn Christ zu so einer Sammlung. Es ist immer wieder schön zu sehen, was alles von den alten Stücken so die Zeit überdauert hat und jetzt liebevoll gepflegt wird. Aber schon in der Eisenbahn-Romantik-Sendung waren mir die Ausführungen zu der braunen E 66/12920 suspekt. Warum sollte gerade der Herr Reichsmarschall „Meier", nicht Müller, wegen seiner Gesinnung eine braune Dampflok auf seiner Anlage gehabt haben und sie dann ausgerechnet einem verdienten Jagdflieger zum Geschenk gemacht haben?

H.Both,
12459 Berlin

Zwang zum Laster

Betr.: Standpunkt „Guter Zug für König Kunde", Heft 12/2000

Wahrhaftig passend zu Ihrem Standpunkt erschien in den Remagener Nachrichten vom 15. November der anliegende Artikel „DB nutzt Gleisanschluss Schauff". Die Firma Schauff setzte früher sogar Wagen, überwiegend G10, im Ortsverkehr zwischen Werk und Güterannahme beziehungsweise Expressgutabfertigung ein. Heute verlädt man zwangsweise auf den Lkw.

Bert Jülich,
53416 Oberwinter

Kupplungsfrage

Betrifft: Bahnpost „Handlungsbedarf", Heft 12/2000

Herr Fleckenstein sieht die Kupplungsfrage bei Roco etwas eng. Ein zusätzlicher Kupplungskauf ist davon abhängig, mit welcher Kupplung man fährt und von welchem Hersteller man Fahrzeuge einsetzt. Von den Herstellern kann man doch nicht erwarten, dass einem Fahrzeug alle Kupplungsarten als Zubehör beiliegen. Am ehesten sollte Fleischmann seinen Fahrzeugen zumindest Bügelkupplungen beilegen, denn mit anderen Systemen sind weder die Klauenkupplungen noch die neuen Kurzkupplungen kompatibel.

Andras Mezö,
A-1010 Wien

Storchschnabel

Betrifft: „Christs Kinderträume", Heft 12/2000

Als 83-jähriger Eisenbahnfreund – Modellbahner seit 1927 – habe ich mit großem Interesse Ihren gehaltvollen Artikel gelesen. Als Abonnent des MEB erlaube ich mir folgende Frage an Sie: Aus welchem Grund bezeichnen Sie in dem Bild auf Seite 90 den Scherenstromabnehmer auf dem Dach der Bub-Lok als „Pantographen", griechisch „Allesschreiber", im deutschen Sprachgebrauch, siehe „Der große Duden" 5, 1966, S. 510, „Storchschnabel"?

Dipl.-Ing. Heinz Thiele
21493 Schwarzenbek

Antwort der Redaktion:
Die Wahl des Synonyms hatte Platzgründe. Gerade das Prinzip der auch dem Storchschnabel eigenen scherenförmigen Bewegung des nicht geschlossenen Gelenkvierecks hat zur Bedeutungserweiterung des griechischen Lehnworts geführt, siehe etwa „Lexikon der Lokomotive", 1992, S. 440, 490 f. Eben: Panta rei, alles fließt.

Früherer Einstieg

Betrifft: „Salzburger Nockerln", Heft 12/2000

Als N-Bahner hat mich an diesem Bericht natürlich der Einstieg von Roco in das N-Geschäft interessiert. Sie schreiben: „...1974 kamen stattdessen die ersten N-Modelle für Europa in den Handel. Den Anfang machte auch da die Diesellok der Baureihe 215..." Meine Kataloge sagen mir da etwas anderes: Der Gesamtkatalog 72 beinhaltet 21 europäische N-Spur-Güterwagen. Im Minitrix-Katalog 1970/71 werden zwölf Güterwagenneuheiten vorgestellt, die an der Unterseite den Aufdruck „TRIX Made in Austria" tragen. Diese Wagen sind mit Erscheinen des Roco-Gesamtkatalogs 72 nicht mehr im Trix-Katalog. Was kann man daraus folgern? Roco hat auch für Trix gearbeitet und europäische Güterwagen ab 1970 gefertigt.

Albert Auerbach,
28259 Bremen

Anmerkung der Redaktion:
Den Druckfehler bitten wir zu entschuldigen. Die Fertigung für Trix, zunächst in H0, begann schon Mitte der 60er- Jahre, als sich die Nürnberger nach Ersatz für den Kooperationspartner Rivarossi umschauten. Die so ab 1969 produzierten N-Modelle wurden aber noch nicht unter dem Roco-Label angeboten.

Knaller des Monats

Betrifft: Bahnpost „Leipziger Messe", Heft 12/2000

Wenn in jedem Heft des MEB der „Knaller des Monats" gewählt würde, wäre dieser Leserbrief sicher der heißeste Anwärter. Dazu ein Tipp: Ich habe keine Zeit auf der Autobahn vertrödelt und auf meine Eintrittskarte habe ich nicht mal zehn Minuten gewartet. Man reise mit der Bahn und kaufe die Karte auf dem Bahnhof.

Michael Kotyrba,
04758 Oschatz

Begehrte Beute

Betr.: „Beträchtlicher Schaden durch große Verbrecherbande", Heft 11/2000

Mit Freude habe ich Ihren Bericht über die ausgehobene Modellbahn-Diebesbande gelesen. Häufig habe ich mich in den letzten Jahren gefragt, wo die auf Börsen angebotenen neuwertigen Fahrzeuge, speziell Märklin, wohl herkommen?

Günther Rathje,
22926 Ahrensburg

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Tipps und Orientierung im World Wide Web – Das Internet im MODELLEISENBAHNER

„Meine Damen und Herren, die Auktion ist eröffnet"

In den Internet-Tipps dieser Ausgabe beschäftigen wir uns mit virtuellen Auktionshäusern. Es gibt beinahe nichts, was dort nicht zu ersteigern wäre – vom Auto über den Computer bis zur Modelleisenbahn. Unter der Vielzahl der Anbieter pickten wir uns die beiden bekanntesten heraus: Ricardo und eBay. Für wen sind Auktionshäuser eigentlich interessant? Wenn man sich das Angebot durchsieht, so fallen einem zunächst Sammler ein. Viele der offerierten Artikel sind längst nicht mehr im Laden erhältlich, und anstelle des Durchwühlens vieler Second-Hand-Läden bekommt man hier ein umfangreiches Sortiment präsentiert. Die Möglichkeit des Einkaufens über das Netz dürfte aber auch für all diejenigen in Frage kommen, die in ihrer Nähe keinen Fachhändler finden. Angebote aus der ganzen Republik, oftmals Neu- oder Vitrinenware, werden hier von Privatpersonen, häufig auch von Fachhändlern den Bietern feilgeboten. Da meist noch Bilder zur Verfügung stehen, ist es für den potentiellen Käufer möglich, sich von dem Zustand der Ware zu überzeugen. Es gibt aber auch billige Artikel zu erwerben, und somit eine Möglichkeit, mit wenig Geld das Hobby zu betreiben. Es bleibt aber immer noch ein Kauf auf Vertrauen – beiderseits, sowohl des Käufers als auch des Verkäufers. Da die Bezahlung gegen Vorauskasse erfolgt, ist das Käuferrisiko jedoch höher. Und der Internetauktionist sollte zum Preis auch immer die Portokosten hinzurechnen. Das mag bei einer Lok für 250 Mark nicht sehr ins Gewicht fallen. Der einzelne Güterwagen, für 20 Mark ersteigert und für weitere zehn Mark zugesandt, erreicht so schnell das Preisniveau eines Einzelhändlers. Nicht zuletzt muss an dieser Stelle auch auf die Suchtgefahr hingewiesen werden: Die Teilnahme an Auktionen macht Spaß, ist aber kein Spiel. Es kommen rechtsverbindliche Verträge zustande, und das Kaufen am heimischen PC ist genausowenig umsonst wie der Einkauf im Fachgeschäft.

http://www.ricardo.de

Abgemeldet

Das Internet-Auktionshaus Ricardo hat auch Modellbahnen im Programm. Probleme bei der Anmeldung verderben jedoch den Spaß.

Das Angebot an Modellbahnartikeln bei Ricardo ist geringer als beim Konkurrenten eBay. Das muss ja noch nichts Schlechtes bedeuten, es könnte ja trotzdem das ein oder andere Schnäppchen zu finden sein. Vor allen Dingen, weil bei Ricardo offensichtlich die Ordnung verloren ging. Die meisten Gleichstrom-Lokomotiven findet man in der Rubrik Gleichstromwagen. Diese Unordnung macht die Suche mühsam und zeitaufwendig und kann manches gute Stück unentdeckt lassen. Auch dieser Anbieter hat ein Bewertungssystem über die Qualität des Verkäufers oder Käufers. Aber was nützt dem Auktionsteilnehmer das alles, wenn er vor der verschlossenen Tür bleibt. Die Anmeldung bei Ricardo hat es nämlich in sich: Das Anmeldeformular ist nicht kompliziert, jedoch war es bei mehrmaligen Versuchen an verschiedenen Tagen nicht möglich, den dritten Schritt der Anmeldung zu erreichen. Oder es passierte ebenso, dass Ricardo, wenige Tage nach erfolgreicher Anmeldung, seinen Teilnehmer nicht mehr erkennt.

http://www.ebay.de

Alle Baugrößen unterm Hammer

Bei Europas größter Modellbahnartikel-Internetauktion dürfte für jeden etwas dabei sein, und wenn es noch so ausgefallene Modelle sind, denn die Auswahl ist riesengroß.

Um bieten zu können, muss sich der Surfer anmelden. Das ist einfach und kostenlos: Nur den Anweisungen folgen, einen Mitgliedsnamen und ein Password ausdenken, und schon kann es losgehen. Das Angebot ist nach bestimmten Kategorien wie Baugröße oder Waggons übersichtlich aufgelistet. Nach Anklicken des Interessengebiets, werden die entsprechenden Artikel in einer Liste aufgeführt. Zu jedem Posten gibt es eine Beschreibung und fast immer ein Foto sowie Informationen zum Verkäufer. Zudem ist ein Datum angegeben, zu dem das Bieten endet. Wer sich für einen Artikel interessiert, klickt ihn einfach an und gibt unter Angabe seines Mitgliedsnamens und Passwords sein Gebot ab. In einer besonderen Datei kann man all seine Gebote sammeln und erhält so auf einen Blick eine Übersicht über alle Artikel, für die man geboten hat und bei denen man momentan den Zuschlag bekommt oder nicht. Da lässt es sich so richtig zocken! Sollte man sein Wunschmodell tatsächlich ersteigert haben, meldet sich eBay per E-Mail und nennt die Adresse des Verkäufers, mit dem man sich dann zur Abwicklung des Geschäfts in Verbindung setzt.



Pappen-Stil

Zwischen Regelspur und Straßenbahndepot: Der Schmalspurbahnhof Meißen Jaspisstraße, Klaus-Dieter Adomats Dioramenthema, ist ein klarer Fall für den Nachbau. Maßstäbliche Gebäudepläne geben allen Sachsen-Fans die Starthilfe.

Blick auf den Schmalspurbahnhof Meißen Jaspisstraße von Nordosten: Vorbildgetreu zeigt das Diorama in 1:87 die historische Situation.

Englischrot oder braun waren ursprünglich die Holzverschalungen der Gebäude auf dem Bahnhof Meißen Jaspisstraße. Die Fensterrahmen hatten einen elfenbeinfarbenen Anstrich, die Türen waren dunkelbraun abgesetzt.

Erst nach 1945 kam es zu Vereinfachungen bei der farblichen Gestaltung. So erhielten die Bahnhofsgebäude einen durchgängig grünen Anstrich. Diesen Zustand geben auch die Modelle wieder, denn das Diorama greift die Zeit der Epoche III auf, die mit dem Schmalspurbetriebsende im Bahnhof Meißen Jaspisstraße anno 1966 ihren Abschluss fand.

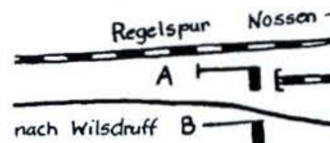
Die Originalgebäude hatten einen gemauerten Sockel aus Ziegeln, teilweise verputzt. Die Wände bestanden aus Fachwerk, mit Brettern verschalt. Die nur wenig geneigten hölzernen Satteldächer schützte eine Teerpappenauflage.

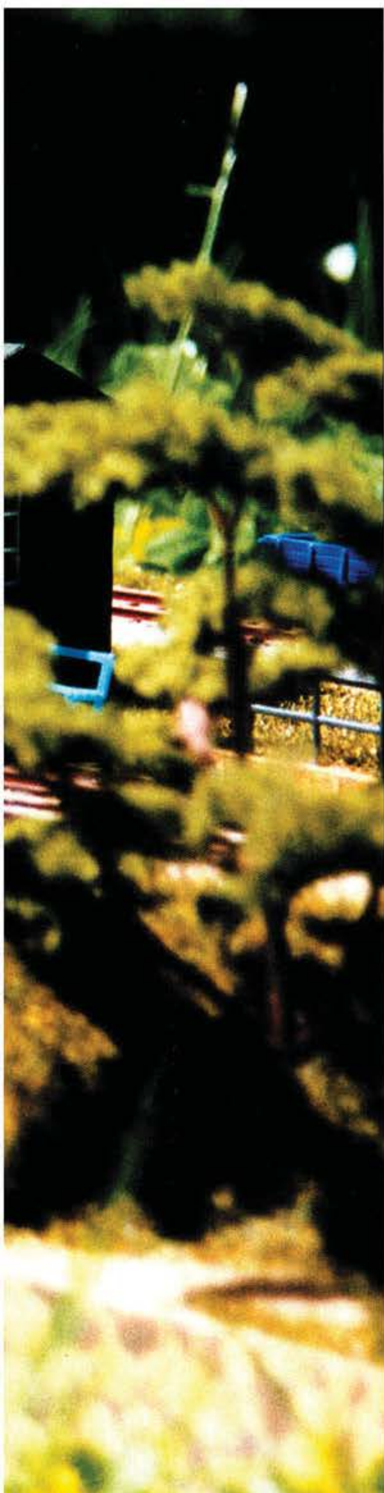
Als Basismaterial für die Modellbauten dient einen Millimeter starke Pappe, aber auch dünnes Sperrholz ist durchaus geeignet für den Nachbau. Dabei sollten die Seitenkanten abgeschrägt werden, um eine saubere Klebefläche zu erhalten.

Der Stabilisierung des Rohbaues dient das Einziehen von inneren Trennwänden. Wer´s genau nimmt, orientiert sich an den Grundrissangaben. Ein flächiges Hinterkleben empfiehlt sich nicht, da sonst Mauer und hernach die Fensterhöhlen zu voluminös ausfallen.

Die Bretterverschalung lässt sich am besten aus 1 und 2 mm

Auf einen Blick: Die nicht maßstäbliche Gesamtsituation, rot markiert ist der ins Modell umgesetzte Bereich.





Fotos: K.-D. Adomat

breiten Furnierstreifen herstellen. Die 2 mm breiten Streifen werden am vorgesehenen unteren Ende, dem Vorbild entsprechend, abgerundet. Damit sich die einzelnen Bretter an der Modellwand auch voneinander abheben, sind abwechselnd ein breiter Furnierstreifen senkrecht und flach, ein schmaler Streifen hochkant aufzukleben. So erreicht man zudem ein vorbildgerechtes Aussehen, denn in der Realität wurden die vertikalen Stöße zwischen zwei Wandbrettern meist mit Halbprofilleisten geschlossen.

Täuschend echt: Bretterverschalung aus Furnierstreifen

Achtung: Beim Empfangsgebäude müssen die hochkant aufzuklebenden, schmalen Streifen im oberen Teil gekürzt werden, denn die unter dem Dachansatz bis unterhalb der Fenstersturzhöhe reichende dekorative zweite Bretterverschalung ist versetzt, Brett auf Fuge, anzubringen. Da würde der Zwischenfurnierstreifen nur stören.

Beginnen sollte man mit der Klebeaktion an den Gebäudeecken, wo die 1 mm breiten Furnierstreifen stumpfwinklig anzubringen sind. Gegebenenfalls werden im Bereich der Fenster- und Türöffnungen die Furniere auf Maß geschnitten. Das machte der Vorbildschreiner auch nicht anders, denn eher selten passten die Standardbretter auf Anhieb, gingen die Maße glatt auf.

Zum Fixieren der Furniere sollte man auf einen handelsüblichen Alleskleber zurückgreifen. Leim ist nicht zu empfehlen, da sich die durchfeuchtete Pappe beim Trocknen schnell wellen und verziehen kann.

Eine saubere Verarbeitung ist Pflicht, soll die Kür gelingen: Kleberreste auf den Furnierstreifen sorgen nämlich bei der farblichen Behandlung für unschöne Flecken auf der Miniaturbretterverschalung. Die Anstreicherarbeiten sollten aber ganz wie beim Vorbild erst beginnen, wenn die Wände samt Verschalung gut durchgetrocknet sind.

Ein mattes Dunkelolivgrün, zum Beispiel von Modell Master, trifft den Farbton des

Anschlußgleis zur Straßenbahn
nach Meißen
nach Meißen-Triebischtal
Wartehalle
Abort
Lademaß
Stellwerk
Triebisch
Überladerampen
Rollwagenanlage
Fußgängertunnel
Wohngebäude
Schuppen
WK
Lokschuppen
Kohleschuppen
N

Lageplan Meißen Jaspisstraße

Originals recht gut. Es ist ratsam, nun auch gleich die Fensterlaibungen samt aus einem Furnierstreifen bestehender Fensterbank mit zu streichen, denn nach dem Einsetzen der Sprossenfenster wird das ohne Ausrutscher ungleich schwieriger. Zur Herstellung der Fenster, so sie denn nicht aus der Bastelkiste stammen, gibt es verschiedene Wege. Eine Möglichkeit bietet Zeichenkarton: 0,5 mm breite Streifen für die Sprossen, viermal breitere für die Fensterrahmen, hinter die Fensteröffnungen geklebt, machen sich recht gut. Cellophan und andere durchsichtige Folien oder Platten aus Kunststoffen eignen sich zum Verglasen auch der Oberlichter der zweiflügeligen Tür. Pappe und aufgeklebte Furnierstreifen ergeben die Kassettierung.

Bevor nun die Dachdeckerarbeiten beginnen, ist für den, der es ganz genau nehmen möchte, erst noch die Inneneinrichtung an der Reihe. Dazu ist kein großer Zeit- und Arbeitsaufwand erforderlich, denn das Mobiliar in den Bahnhöfen der sächsischen Schmalspurbahnen fiel eher kärglich aus. Eine hölzerne Sitzbank, ein Kanonenofen und ein Fahrplan für den Warteraum, Dienstplan, Ofen, Schrank, Tisch und je zwei Stühle für Dienst- und Umkleideraum der Rangierer sind schon alles an Inventar. Wer will, kann noch die Zimmertüren und das Schalterfenster zum Wartesaal nachbilden.

Als Baumaterial fürs Dach dienen erneut 1 mm starke Pappe oder dünnes Sperrholz. Vor dem Verleimen oder Verkleben sollte man die einzelnen Dachteile zunächst lose auflegen und prüfen, ob sie wirklich passen. Sind eventuell erforderliche Nacharbeiten ausgeführt, erhalten die Dachunterseiten, zumindest soweit von außen sichtbar, denselben dunkelolivgrünen Anstrich wie die Außenwände.

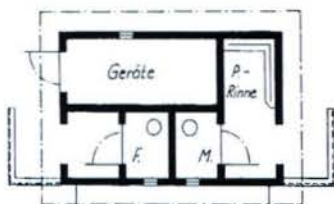
Nach dem Trocknen werden die Dachteile miteinander verklebt und auf den Gebäudewänden fixiert. Die eigentliche Dachdeckung bedarf einer Dachpappenimitation. Dazu eignen sich Zeitungspapier oder auch feines anthrazitfarbenes Schleifpapier, 20er-Körnung, in Streifen geschnitten. Bei einer Vorbildbreite von 0,8 und einer Bahnlänge von 10 Metern entspricht das im Modell etwa 9 mm Breite und rund 11 cm Länge, was zu realistischen Überlappungen führt.

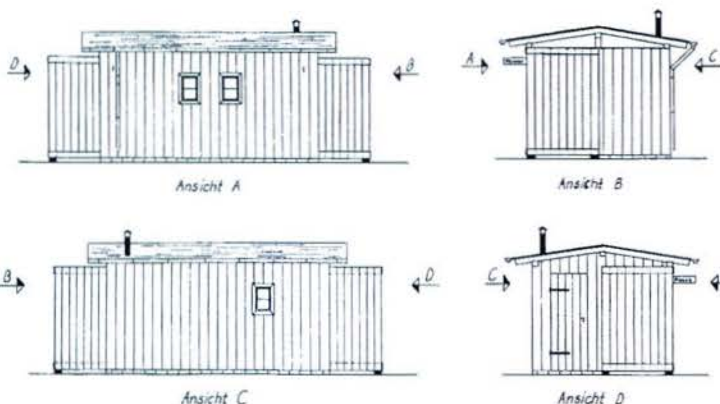
Zeitungs- oder feines Schleifpapier imitiert Teerpappe

Geklebt werden die imitierten Dachpappenbahnen parallel zum jeweiligen Dachfirst, beginnend an der Traufenkante. Jede folgende Bahn muss leicht überlappen bis hinauf zum First. Dort ist entweder eine zu beiden Dachseiten abfallende mittlere Teerpappenbahn oder ein schmaler Alustreifen als Firstblechnachahmung anzubringen. Bei Verwendung von Zeitungspapierstreifen folgt nun noch ein Anstrich mit mattschwarzer Plakafarbe.

Dachrinnen und Fallrohre aus der Bastelkiste, zur Minderung des Kunststoffglanzes dunkelgrün nachgestrichen, verfeinern das Modell-Emp-

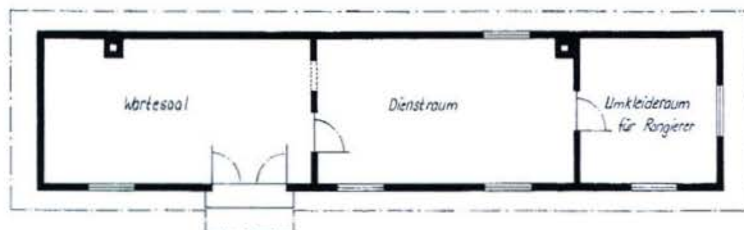
Maßstab: 1:2 (1:87)

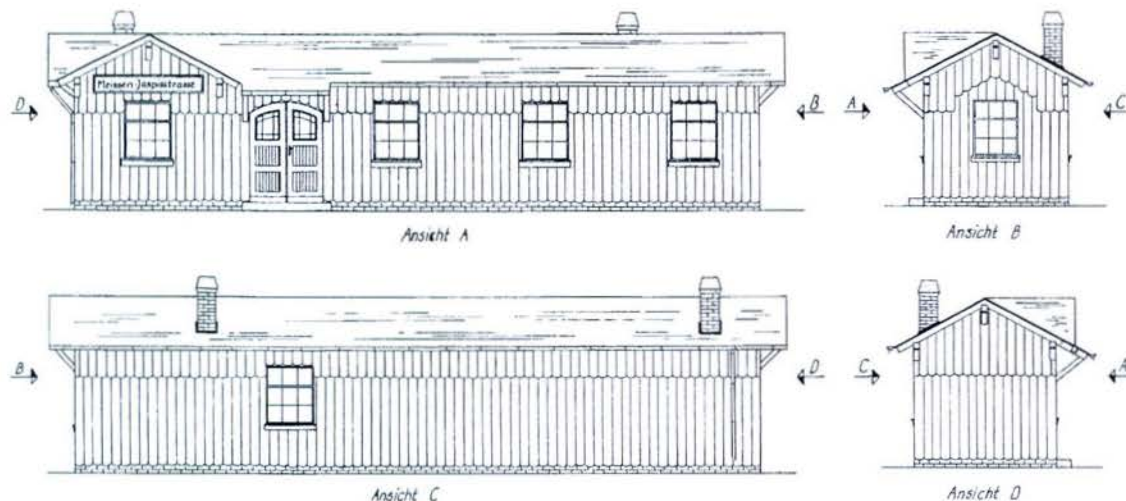




Die Roitschener Firma Gierth errichtete die Hochbauten auf dem Bahnhof Meißen Jaspisstraße, so auch das kleine Toilettenhäuschen.

Maßstab: 1:2 (1:87)





Maßstab 1:174: Um auf H0 zu kommen, sind die Abmessungen der Gebäudepläne einfach zu verdoppeln.

Landwirt Krohl passiert mit seinem Handwagen den Bereich der Unterführung. Der krohlsche Bauernhof lag einst neben dem Bahnhof.

fangsgebäude. Jetzt fehlen als krönender Abschluss lediglich noch die beiden Schornsteine, das Stations- und das Fernsprecherschild.

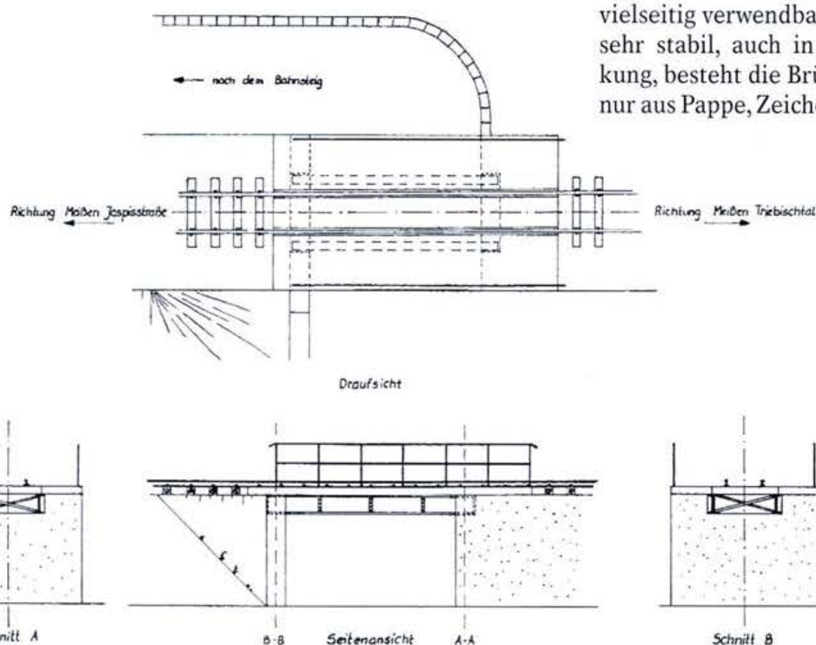
Aus Quadratstäben, mit handelsüblicher Prägepappe für Ziegelmauerwerk beklebt, entstehen die Schornsteine. Für das Formen der Kaminköpfe ist 5 mm dickes Styrodur sehr gut geeignet. Um unerwünschte Nebeneffekte zu vermeiden, sind beim Verarbeiten dieses Materials spezielle Styroporkleber oder Weißleim anzuraten. Beim Modellbau des kombinierten Toilettenhäuschens und Geräteschuppens aus dem Jahre 1909 ist dem Empfangsgebäude entsprechend vorzugehen.

Die Brücke mit obenliegender Fahrstrecke ist zwar am konkreten Vorbild ausgerichtet, aber unabhängig davon vielseitig verwendbar. Obwohl sehr stabil, auch in der Wirkung, besteht die Brücke auch nur aus Pappe, Zeichenkarton, Furnier und Messingdraht. Für die Betonauflieger, gleichzeitig die Spundwände der Unterführung, ist Sperrholz oder Architekturpappe das richtige Baumaterial.

Die trogartige Stahlkonstruktion (Abb. lks. unten: Ansicht, Schnitt) ist beispielsweise mit unterschiedlich breiten Furnierstreifen nachzubauen. Das Furnier muss man wegen der sonst nach dem dunkelgrauen Anstrich hervortretenden Holzmaserung spachteln. Verwindungssteife Querstreben und Widerlager (Schnitt A u. B) fertigt man aus Furnierleisten, die Brückenlängsträger und die Querbalken sowie die vorstehenden Balkenköpfe aus Holzstäben mit quadratischem Grundriss (etwa von Silvesterraketen). Sind Quer- und Längsbalken sowie Unterkonstruktion verklebt, entsteht aus Furnier, braun gestrichen, der beiderseitige Gehweg. Wer gerne lötet, stellt nun noch das Geländer aus 1 mm starkem Draht her. Hernach grau lackiert, fertig ist der Eigenbau!

Klaus-Dieter Adomat/hc

Maßstab: 1:2 (1:87)



Zeichnungen: K.-D. Adomat

Die kurze Eisenbahnbrücke ist nicht nur bei Nachbauten des Bahnhofs Meißen Jaspisstraße einsetzbar.

Teil 1

Versuchs-Anleitung

Der ICE-S war Erprobungstriebwagen der DB AG und ein echter Exot auf deutschen Gleisen. Märklin erkor diesen Zug sogar als Versuchsträger für den neuen Sinusmotor. Martin Sebald zeigt, wie Modellbahner sich den Vorläufer des ICE 3, einen ICE-S, aus einem preiswerten Roco-ICE basteln können.

Versuchszüge, Prototypen und ähnliche Fahrzeuge üben meist eine besondere Anziehungskraft aus. Auch auf der Modellbahn sind derartige Raritäten ein Blickfang. Wer sie allerdings fahren lassen möchte, wird bei den Herstellern oft nicht fündig. Die Industrie scheut aus verständlichen Gründen die Großserienproduktion solcher Fahrzeuge. Ausgefallene Typen auf der Heimanlage, wie etwa eine E 344 oder die als Versuchsträger eingesetzte Diesellok DE 2500, erfordern meist Eigenbau.

Zwar gab es für Märklin-Insider einen ICE-S mit Sinusmotor, doch der war teuer und rar. Alle anderen bekannten Firmen, die zwar den ICE liefern, brachten jedoch nie den ICE-S. Der Zug erregte bei seinem Erscheinen die Öffentlichkeit nicht in dem Maß wie der erste ICE 1985. Der Umbau des Roco-ICE betrifft hauptsächlich die

Dächer der Wagen. Im ersten Teil der Werkstatt wird der mechanische Umbau behandelt. Im zweiten Teil, der in der Märzausgabe des MODELLEISENBAHNER erscheint, wird die optische Fertigstellung beschrieben.

Der ICE-S besteht ursprünglich aus fünf Teilen: Die beiden Triebköpfe 410101 und 410102, der Fahrmotor- oder Stromrichterwagen 1 mit der Nummer 410201, der Wagen 410202, ebenso ein Fahrmotor- und Stromrichterwagen, und der Transformator- und Messwagen 410801. In der Werkstatt wird der Umbau Wagen für Wagen vorgenommen.

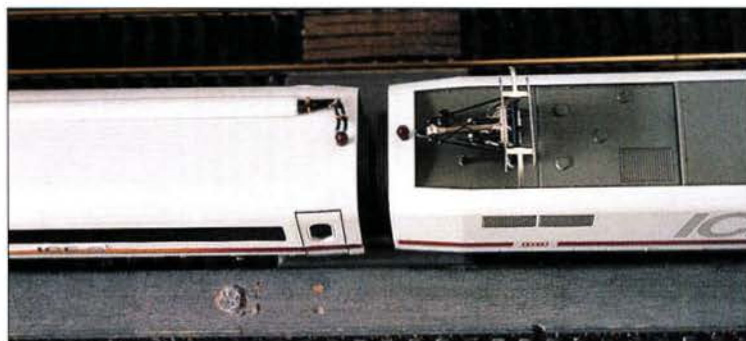
410101 und 410102

Auf den Triebköpfen ist je ein brauner Isolator aus der Dachausrüstung der Baureihe 120 anzubringen. Diese sitzen in der Mitte des weißen Steges hinter dem Stromabnehmer (Faltenbalgende). Hier bohrt der Bastler ein 2-mm-Loch und verklebt den Isolator mit Pattex-Kraftkleber im Gehäuse.

Die nicht vorbildgemäßen Stromabnehmer von Roco werden durch vorbildgerechte Fleischmann-Pantographen ersetzt. Notfalls kann man auch die Roco-Stromabnehmer durch farbliche Behandlung (Oberschere schwarz, Unterschere silbern) dem Vorbild annähern.

410201

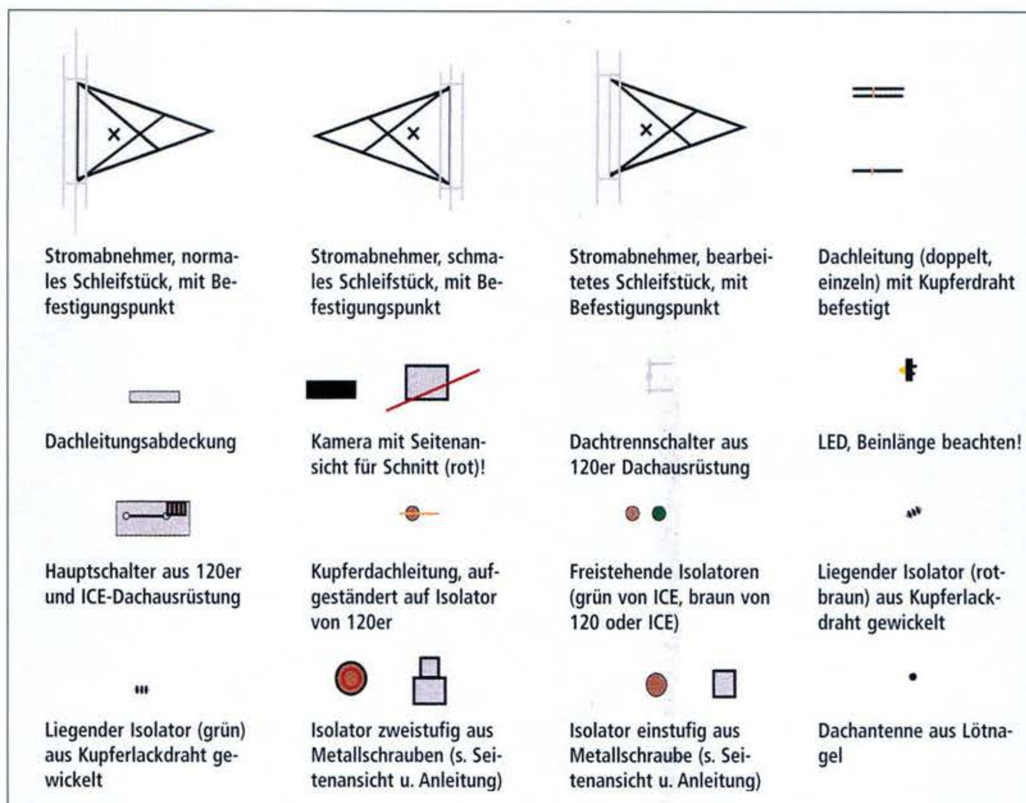
Dieser Wagen erhält eine Dachleitung. Für die schwarzen Leitungen ohne Abdeckung wird an den markierten Stellen ein Loch (1mm) gebohrt und da durch beide Enden eines zirka acht bis zehn Zentimeter langen Kupferlackdrahtstückes von außen nach innen gesteckt. Durch die entstandene Schlaufe kann nun die Dachleitung geführt werden. Im Wageninneren straff angezogen und umgebogen, werden die Kupferdrahtenden mit Pattex verklebt und überschüssiger Draht mit einem kleinen Seitenschneider entfernt. Bei Doppelleitungen wird der Lackdraht in Form einer Acht um die schwarze Leitung gewickelt. An den Wagenenden wird mittig, zirka 2,5 bis 3 mm von der Dachkante entfernt, ein Isolator analog zu denen der Triebköpfe angebracht. Die schwarzen Leitungen können nun so gebogen und abgeschnitten werden, dass sie knapp links und rechts der Isolatorspitzen enden. Die Dachleitungsabdeckung entsteht aus einem 5mm starken Rundholz, von dem etwa zwei Drittel mit einem Bandschleifer abgeschliffen werden. Mit einer Rundfeile wird an beiden Enden eine Aushöhlung von zirka drei bis vier Millimetern hergestellt, so dass beim Auflegen auf das Dach (mit schwarzen Leitungen) die Illusion entsteht, als ob die schwarzen Drähte unter der gesamten Abdeckung durchlaufen. Wenn das Rundholz passend bearbeitet ist, wird es lichtgrau angestrichen und nach dem Trock-



Die Abdeckung der Dachleitung links entstand aus einem Rundholz.

Der ICE-S fällt zuerst dank seines veränderten seitlichen Zierstreifen auf. Beim zweiten Hinsehen erkennt man die Veränderungen am Dach.





Diese Legende zeigt die Einzelteile der modifizierten Dachausrüstung des ICE-S.

nen mit Sekundenkleber (kein Gel!) befestigt.

Die Dachantennen werden aus Lötnägeln hergestellt, die nach dem Einbau wie die Isolatoren auf 3mm gekürzt und lichtgrau bemalt werden.

410801

Bei diesem Wagen muss ein 6,1 cm langes Stück Dach an dem dem WC gegenüberliegenden Fahrzeugende entfernt werden. Die Längskanten für den Schnitt befinden sich zwei Millimeter oberhalb der erhabenen Regenleisten über den Türen. Die querlaufende Schnittkante, die näher am Wagenende liegt, hat von diesem einen Abstand von 5mm. Die Querschnitte nimmt man mit einer Feinsäge vor, die Längsschnitte durch mehrmaliges Entlangziehen eines Cutters. Das gibt die besten Ergebnisse. Das ausgeschnittene Stück dient als Objekt für Kleberversuche. Der entstandene Dachausschnitt ist größer als beim Endprodukt. Dies wird durch die Platte, die aus dem Deckel eines Kabeltunnels entsteht, wieder ausgeglichen. Die Längskanten des Dacheinsatzes werden durch Schleifen der Rundung des Daches angeglichen. Auch die Schnittkanten am Wagen werden mit einer Feile gesäubert. Der Dacheinsatz kann nun mit Sekundenkleber am Wagenkasten befestigt werden.

Ist der Dacheinschnitt zur vollen Zufriedenheit montiert, so kann er lichtgrau lackiert werden. Nach dem Trocknen der Farbe werden Dachleitungen und Isolatoren montiert. Dies geschieht, wie schon bei den anderen Fahrzeugen beschrieben.

Die Isolatoren aus Metallschrauben entstehen denkbar einfach: Ein Stück der benötigten Schraube wird in der richtigen Länge abgesägt und rotbraun lackiert. Beim zweistufigen Isolator sind zuvor beide Teile gemäß der Seitenansicht mit Sekundenkleber zusammenzufügen. Bei einem feinen Gewinde fällt nicht auf, dass die Rillen spiralig und nicht ringförmig verlaufen. Für die liegenden Isolatoren muss wieder Kupferlackdraht herhalten. Um ein Reststück des schwarzen Dachleitungsdrahtes wird Lackdraht etwa achtmal gewunden. Diese Spiralen können nun über die Enden der schon angebrachten Dachleitungen geschoben und entsprechend der Skizze lackiert werden.

Die Stromabnehmer werden mit den bestellten Schrauben befestigt. Natürlich sollte der Grundrahmen nicht vergessen werden, der in den Skizzen nicht dargestellt ist, dessen Position sich jedoch von

Einkaufsliste

Die folgende Materialliste enthält alle Gegenstände, die sich nicht selbstverständlich wie Schere, Bastelmesser, Kleber, Lötkolben und Klebeband in der Bastelkiste befinden.

Fahrzeuge:

Für den Gleichstrombetrieb: Roco 43070 ICE2-Set; Für den Wechselstrombetrieb: Roco 43877; jeweils zwei Mittelwagen, entweder Roco 44896 oder Roco 44897.

Ersatzteile:

Vier Fleischmann 674314: ICE-Stromabnehmer mit DB-Wippe; ein Fleischmann 674321: ICE-Stromabnehmer mit SBB-Wippe; drei Fleischmann 184440: Sockel für die Stromabnehmer auf den Wagen; drei Fleischmann 700304: Schrauben für die Stromabnehmer; ein Fleischmann 184351: Dachausrüstung der Baureihe 120; zwei Fleischmann 184460: Dachausrüstung ICE-V.

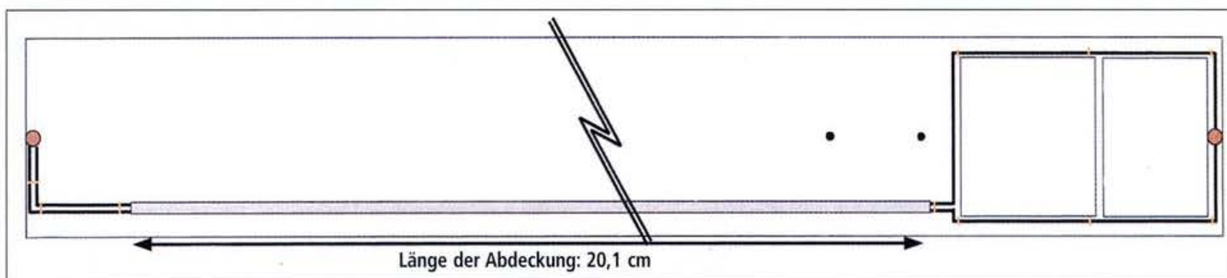
Weitere Bauteile:

Rundhölzer 5mm Durchmesser; dünner, schwarz isolierter Draht (keine Litze!); Kupferlackdraht; zwei LED, 2mm, gelb; eine LED-Konstantstromquelle; ein Brückengleichrichter; sieben Lötnägel, 1mm; eine schwarze Codier- und Adressierungsbrücke (Jumper) für 2,5mm-Raster aus dem Elektronikfachhandel; weißer Kabeltunnel, rechteckiger Querschnitt für Elektroinstallation, 3cm breit; Achsschleifer einer Innenbeleuchtung; vier Schienenschrauben; CD-Hülle mit geripter Seitenfläche; zwei Metallschrauben mit feinem Gewinde, jeweils eine mit 5- und 3mm Durchmesser; zwei schwarze Folienstifte der Dicken M und F; ein schwarzer Lackstift; Revell-Farben: lichtgrau matt (371), dunkelgrau matt (75), rotbraun (331) und grün (61).

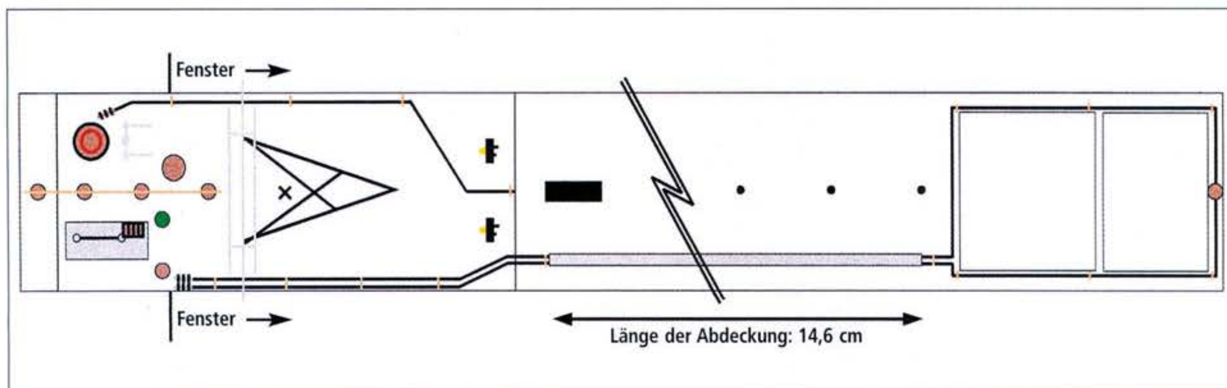


Fotos(3): M. Sebald

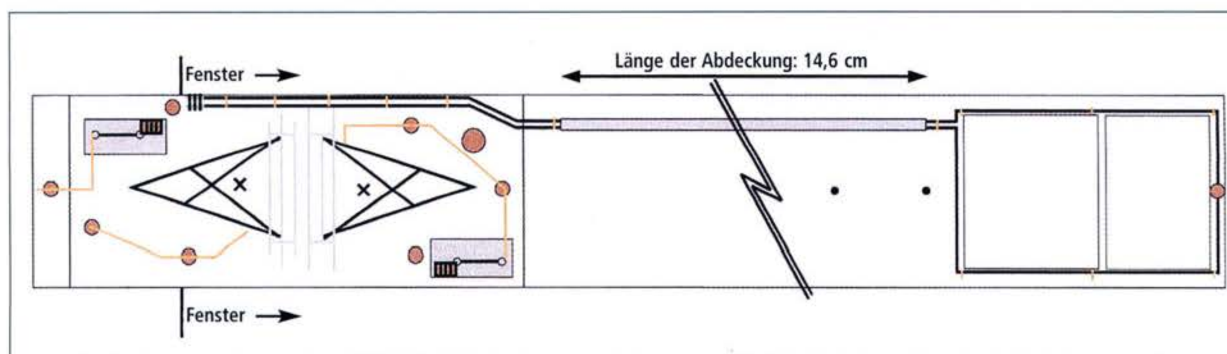
Der umgebaute ICE kann mit seinen verschiedenen Stromabnehmern als ICE-S durch das ganze Modelleuropa sausen.



Skizze 1: Das ist die Dachansicht des Wagens 410201. Hier muss lediglich eine Dachleitung installiert werden.



Skizze 2: Der Dachumbau des Wagens 410801 ist schon schwieriger. Ein Teil des Daches muss hier neu gebaut werden.



Zeichnungen: M. Sebald

Skizze 3: Das Dach des Wagens 410202 erhält neben zwei Pantographen eine Dachleitung und verschiedene andere Teile.

selbst ergibt. Die beiden kleinen Nasen an der Rahmenunterseite werden entfernt, ebenso die beiden Ausleger, unter die eigentlich Isolatoren gehören.

Die Kupferdachleitung entsteht aus dem gleichen Draht, aus dem die Befestigung der schwarzen Dachleitung besteht. Sie wird mit einem kleinen Tropfen Sekundenkleber in die Isolatoren geklebt. Eine weitere Bearbeitung ist nicht nötig.

Die Beine der Dach-LED werden etwa 3mm hinter dem Gehäuse in einem Winkel von 135 Grad abgebogen. Es ist darauf zu achten, dass beim Nebeneinanderhalten (gleiche LED-Blickrichtung) die Beinfolge lang – kurz – lang – kurz oder umgekehrt ist, nicht aber lang – kurz – kurz – lang ist. Das erleichtert die spätere Verdrahtung. Die LEDs werden vor dem Einbau seitlich schwarz lackiert, so dass lediglich vorne eine Öffnung für das Licht bleibt.

Die Kamera entsteht aus einem Jumper, wie er aus Computern bekannt ist. Dieser wird, wie in der Legende zu den Skizzen erkennbar, mit einem Seitenschneider bearbeitet und an der Schnittkante mit Sekundenkleber auf dem Dach befestigt. Die höhere Spitze zeigt in Richtung des dem WC-gegenüberliegenden Wagenendes. Geschickt ist die offene Seite des Jumpers als die höhere zu wählen. Die Innereien des Jumpers sehen dann tatsächlich so aus, als wäre eine Kamera im Gehäuse.

Weil Roco den Wagen aus dem Set 43070 mit anderen Drehgestellen als die Einzelwagen ausstattet, sollte dieser als Wagen 801 Verwendung finden

Die Drehgestelle müssen sich noch einer Nachbehandlung der Wirbelstrombremse unterziehen. Diese entsteht aus der gerippten Seitenfläche einer CD-Hülle. Der Bastler benötigt vier Stück in den Maßen 13 x 3mm. Die Rippen müssen quer verlaufen. Diese Teile werden dunkelgrau lackiert und an den Drehgestellen befestigt. Dabei sind sie etwa in der Radebene unterhalb des Schwanenhalsträgers anzukleben. Die Rillen müssen nach außen gerichtet sein.

410202

Wer nun so weit gekommen ist, wird beim dritten Wagen keine großen Herausforderungen mehr erleben. Der Dacheinschnitt und die Aufbauten werden in der bereits beschriebenen Art vorgenommen. Zu beachten ist, dass die Hochspannungsdachleitung und deren Abdeckung hier auf der anderen Seite verläuft.

Am Wagenende sitzt der Stromabnehmer mit einer Schweizer Wippe. Der andere Pantograph muss noch bearbeitet werden: Mit einem Seitenschneider werden die mittleren, am weitesten herausstehenden Drähte der Wippe vorsichtig entfernt. So wird ein DB-Stromabnehmer zu einem Gleichstrompantographen für Belgien und Holland.

Im nächsten Heft erscheint der zweite Teil dieser Werkstatt. Dann geht es um den elektronischen Umbau und die optische Gestaltung des ICE-S.

Martin Sebald/al

Filigrane Stehleuchten

Weil im Handel zu grob, baute sich Georg Maier seine Laternen im Maßstab 1:160 selbst.

Auch unter den N-Bahnern wächst die Zahl derer, die sich um maßstabsgerechteren Modellbau bemühen. Da handelsübliche, funktionsfähige Laternen oft zu grob ausfallen, bleibt nur der Einsatz von Attrappen. Mit etwas Fingerspitzengefühl lassen sich aber auch feine funktionierende Straßenbeleuchtungen selbst herstellen.

Das nötige Material (Messingrohr mit ein und zwei Millimetern Durchmesser, Ultra-Micro-Glühlampen, Schaltdraht 0,5 Millimeter) erhält der Bastler beispielsweise bei Völkner. Zusätzlich besorgt man sich ein 0,1 mm starkes Alublech.

Vom dünneren Messingröhrchen sägt der Modellbauer ein 35 mm langes Stück ab, vom dickeren ein etwa fünf mm langes. Hat er beide entgratet, werden sie bündig miteinander verlötet (siehe Zeichnung). Dabei darf kein Lötzinn in das innere Röhrchen laufen. Anschließend lötet man an diesen Mastfuß das Massekabel an. Dann wird ein etwa 15 Zentimeter langes Stück des Schaltdrahtes so durch den Mast geführt, dass am oberen Ende nach dem Abisolieren noch etwa zwei mm Isolation überstehen. Zum Fixieren dient Sekundenkleber.

Nun kommt die eigentliche Laterne an die Reihe: Mit einem passenden Werkzeug (Lochpfeife) stanzt der Modellbauer aus dem Alublech kleine Plättchen mit etwa 2,5 mm Durchmesser, die er mit einem Dorn noch mittig durchbohrt. Die so entstandenen Schirme zieht man auf die Ultra-Micro-Glühbirnen auf. Die Anschlusselektroden biegt der Bastler dann entsprechend der Zeichnung und kürzt sie eventuell.

Zum Verbinden des Mastes mit der Lampe ist es zweckmäßig, ersteren in den Schraubstock einzuspannen und die Lampe mit Hilfe einer so genannten dritten Hand genau zu positionieren. Nach der Reinigung mit Lötwasser (verdünnter Salzsäure!) verlötet der N-Bahner zuerst die gebogene Anschlusselektrode mit dem Mast. Dann richtet er die gerade Anschlusselektrode und den Schaltdraht des Mastes genau aus und verlötet beide Teile ebenfalls unter Verwendung von Lötwasser.

Einer Funktionsprobe der neuen Laterne mit der richtigen Spannung steht nun nichts im Weg. Verlief sie erfolgreich, lackiert man die Laterne braun und schwarz. Zum Aufstellen genügt ein senkrecht in Anlage oder Diorama gebohrtes Loch mit einem Durchmesser von zwei mm. *Georg Maier/mkl*



Den prinzipiellen Aufbau der Straßenlampe gibt diese Skizze wieder.

Aus der Ideenkiste

Schneller Spurwechsel

Märklin-Bahnern, die auf ihren Gleisen Waggons anderer Hersteller rollen lassen wollen, wird im Allgemeinen ein Radsatzwechsel empfohlen. Wollen sie den vermeiden, muss das innere Spurmaß der Fremdradsätze verringert werden, da ansonsten die Radlenker der Weichen wirkungslos sind. Die benötigte Spurwechseleinrichtung besteht aus einem Schraubstock und zwei M8-Muttern. Letztere werden von außen zentrisch auf die Räder gelegt und das Ganze im Schraubstock eingespannt (siehe Foto). Während des vorsichtigen Zusammenpressens kontrolliert man mit einem Messschieber das Innenmaß. Es sollte zwischen 13,8 und 14,2 Millimetern liegen. *Dirk Flackus/mkl*



Foto: D. Flackus

Die einfache Spurwechselanlage erspart Märklin-Tauschradsätze.

Feine Hallenbeleuchtung

Die Standard-Lampensockel der Zubehörhersteller wirken bei der Verwendung in Fabrikhallen oder Lokschuppen oft zu klobig. Als Alternative kann der Modelleisenbahner auf passend zurechtgeschnittene Anschlussleisten von Schaltkreisen zurückgreifen, in die er Microglühlampen einsteckt. Die Leisten gibt es beipielsweise bei Conrad (Nummer 740438-88), ebenso die Glühbirnen (Nummer 211079-02). Zum Verdrahten empfiehlt sich dünner Litzendraht, der ebenso wie die Sockel mit Sekundenkleber fixiert werden kann. Wenn der Modellbauer die Beleuchtung über einen separaten Regeltrafo mit Spannung versorgt, ist das Licht in seinen Hallen sogar zu dämpfen. *Oliver Christ/mkl*

Gesichtsbehandlung für Gützold-65

Aufmerksame H0-Bahner, die das Gützold-Modell der Baureihe 65.10 von vorn betrachten, vermissen sicher die Anschlussleitungen zu den beiden fest montierten Loklaternen. Mit etwas Messingdraht und schwarzer Farbe kann man diesen Mangel anhand von Vorbildfotos aber schnell beheben. Das Dampflokmodell gewinnt noch weiter, wenn der Modellbahner auch alle Steckdosen und Verteilerkästen gelb absetzt (siehe Foto). *Peter Hauswald/mkl*



Foto: P. Hauswald

Mit wenig Aufwand kann man Gützolds 65.10 weiter verbessern.

Detailtreue auf Modellstraßen

Betrachtet man beim Vorbild solo verkehrende Sattelzugmaschinen genauer, fällt deren meist gut gefettete Auflage auf. An Modell-LKW lässt sich dieser Zustand gut mit Graphitpulver nachbilden. Das Material besorgt sich der Modellbauer entweder aus dem Baumarkt oder von der Mine eines konventionellen Bleistiftes. Er streut es gleichmäßig über den Sattel und kuppelt anschließend Zugmaschine und Auflieger. Beides wird mehrmals gegeneinander verdreht und dann wieder getrennt. Damit das Graphit dauerhaft an seinem Platz bleibt, fixiert man es mit wenig Klarlack. Nun kann der LKW vorbildgetreu über die Modellstraßen rollen. *Christian Kamphausen/mkl*

Tesa-Kurzkupplung für N-Modelle

Bei älteren Fahrzeugen im Maßstab 1:160 scheitert die Umrüstung auf Profi-Kurzkupplungen meist an den fehlenden Normschächten und Kulissen. Mit Hilfe der Tesa-Power-Strips (TPS) kann man den Kuppelabstand des Rollmaterials trotzdem verringern. Allerdings sollte der N-Bahner davon nur bei solchen Zügen Gebrauch machen, die er nicht ständig trennen möchte. Den Umbau beginnt der Bastler mit dem Abtrennen der Kupplungshaken der N-Kupplung. Danach glättet er die verbliebene Platte mit einer feinen Feile. Von einem TPS-Streifen schneidet man kleine Quadrate mit einer Kantenlänge von etwa zwei Millimetern und heftet sie auf eine Kupplungsplatte. Nun schiebt man mit vorsichtigem Druck den Nachbarwagen, ebenfalls ohne Kupplungshaken, dagegen. Dabei entsteht eine flexible und haltbare Verbindung, die auch für enge Radien geeignet ist.

Georg Maier/mkl



Foto: G. Maier

Mit der TPS-Kupplung kann der N-Bahner die Abstände zwischen seinen Fahrzeugen, so etwa dem VT98, deutlich reduzieren.

Sichere Stromübertragung

Einige Exemplare der Tillig-V200 verweigern bei Gleisunebenheiten oder in Weichenstraßen den Dienst. Ursache für die unbefriedigende Fahrweise sind zu schwache Schleiferfedern zwischen den Drehgestellen und der Leiterplatte der Lok, was stellenweise zu Stromunterbrechungen führt. Der TT-Bahner kann sich damit behelfen, dass er die Federn durch 30 Millimeter lange Litze-Stücke ersetzt. Dazu entfernt man einfach das Gehäuse nach Anleitung. Die Kontaktstellen in den Drehgestellen erreicht der Modellschlosser etwas schwieriger: Hier muss er zuerst die Achsen der Schneckenräder oberhalb der Drehgestelle heraus schieben, um diese dann nach unten aus dem Lokrahmen herauszunehmen. Sind alle vier Drähte angelötet, baut man die V200 in umgekehrter Reihenfolge wieder zusammen. Einer hoffentlich befriedigenden Probefahrt steht nun nichts mehr im Weg. *Dieter Wiegang/mkl*

Fallen ohne Wasser

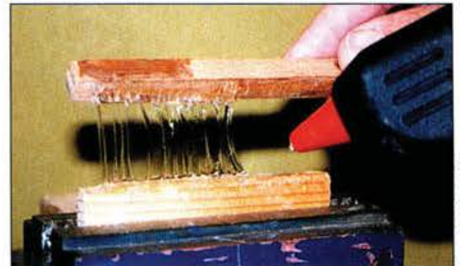
Kleine Wasserfälle beleben jeden Gebirgsbach. Jürgen Reibke zeigt, wie man sie baut.

Auf Modellbahnanlagen mit alpinem Charakter dürfen Gebirgsbäche nicht fehlen. Das Wichtigste ist dabei die Nachbildung des rege dahinplätschernden Wassers.

Hat der Modellbahner das Bachbett angelegt und dessen Verlauf ausgiebig mit Steinchen, Moosen und Streumaterial dekoriert, grundiert er es mit einer dünnen Schicht Kunstharz. Die Konsistenz des Harzes sollte so beschaffen sein, dass es träge fließt. Die Wasserkaskaden selbst fertigt der Bastler anschließend aus Schmelzkleber. Neben der geladenen Klebepistole benötigt er dazu eine kurze Holzleiste sowie eine feste Unterlage. Darauf trägt man zuerst schnell und schlangenförmig den Kleber auf. Danach drückt man die kurze Holzleiste darauf und zieht sie sofort wieder fünf Zentimeter nach oben (siehe Abbildung 1).

Der entstandene Film wird dann mittels Schere oder Bastelmesser abgetrennt und vom Landschaftsbauer im noch warmen Zustand entsprechend seinen Vorstellungen gebogen.

Nach dem völligen Abkühlen schneidet man sich kleinere Streifen ab, die dann wiederum mit Schmelzkleber im Bachbett platziert werden (siehe Abbildung 2). Die Eintrübungen durch den Kleber stellen die typischen Luftblasen dar. *Jürgen Reibke/mkl*



Fotos (2): J. Reibke

Abbildung 1: So fertigt man sich das Rohmaterial für die belebenden Kaskaden.



Abbildung 2 zeigt den fertig gestalteten Gebirgsbach.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 25 Mark honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 50 Mark. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit frankiertem Rückumschlag.
Die Adresse: MEB-Verlag GmbH, Redaktion MODELLEISENBAHNER, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee.





Der Wagen wird gerade zur Zurüstung bereitgestellt. Das Modell gibt die Proportionen des Vorbildes sehr gut wieder.

Mit dem Bm 234 von Tillig kommt die erste Nachbildung eines typischen Schnellzugwagens der Deutschen Bundesbahn auf Zwölf-Millimeter-Gleise.

Schöne Aussichten

Mit dem Modell eines sogenannten m-Wagens erhalten die Tillig-Loks der BR 215 und 218 in der Epoche IV endlich hochwertige Last an den Zughaken. Ausgewählt hat die Sebnitzer Firma die Wagenbauart B4üm-63 in der Ausführung ab 1963. Diese Fahrzeuge gewährten auch in der zweiten Klasse Aussicht durch 1,20 Meter breite Fenster. Nicht nur Züge bei der Deutschen Bundesbahn wurden aus den über 6000 Fahrzeugen gebildet, sie fanden sich auch im innerdeutschen Verkehr, gleich ob Transit- oder Interzonenzug. Vereinzelt erbrachten die Zuggarnituren auch Füllleistungen auf DR-Gleisen. Damit sollte die Tillig-Neuschöpfung beiderseits des früheren Eisernen Vorhanges ihre Freunde finden.

Die gut gelungene Gravur der Drehgestelle kommt nicht voll zur Geltung, da unmittelbar dahinter das Blech für die Achslagerung angebracht ist. Die passgenauen Fenstereinsätze arretieren das aufgesetzte Dach, so dass dessen Trennkante zum Wagenkasten sehr sauber ausfällt. Der Übergang vom Elfenbein zum Ozeanblau ist nicht konturenscharf, wogegen der Zierstreifen am Rahmen sehr sauber ab-



Des Lokführers Arbeitsplatz ist vollständig eingerichtet. Schön, wenn jetzt noch die Armaturen farblich abgesetzt wären.

Dreifach gekuppelte Güterzugloks hatten seit 1849 in Württemberg Tradition. Der ab 1890 gebauten Fc setzt Brawa jetzt ein würdiges Denkmal im Maßstab 1:87.

Steigeisen

Ganz schön kräftig die Kleine: Mit gemütlichen 30 km/h und ohne Schleudern zieht 53849 vor den Augen der Betrachter ihre vier Eilzugwagen die zehnprozentige Steigung hinauf. In der Ebene wuchtete die Lok 63, bei drei Prozent 52 und bei zehn Prozent noch 48 Gramm über die Seilrolle. Mit diesen Werten erweist sich die ehemalige Fc als Mittelgebirgskönigin.

Von der Nachbildung einer Güterzuglokomotive erwartet man natürlich feine Langsamfahreigenschaften. Auch hier enttäuscht Brawas 53 nicht. Sie setzt sich bei 1,9 Volt mit umgerechnet 2 km/h in Bewegung. Die Geschwindigkeit lässt sich auf etwa 1 km/h reduzieren. Das Vorbild-Höchsttempo von 45 km/h wird bei genau 14 Volt erreicht. Bei dieser Geschwindigkeit erinnern die Geräusche an die einer Stechmücke. Fährt die Lok langsamer, so ist der Lärmpegel noch angenehm.

Der dreipolige Motor mit schräggenutetem Anker und Schwungmasse sitzt in der Maschine und erhält Spannung von allen Lok- und Tenderachsen. Trotz zweier Haftreifen ist die Stromabnahmebasis hervorragend. Der Auslauf aus Höchsttempo beträgt immerhin 80 Millimeter, aus 35 km/h kommt die Lok nach 58 Millimetern zum Stehen.

Der Platz für einen Digitaldecoder im Tender ist knapp bemessen. Ruppige Rangiermanöver hinterlassen dank des Einbaus von Federpuffern keine Schäden.

Die Detaillierung der Heizerseite ist ohne Fehl und Tadel. Auf der Lokführerseite bemerkt man bei genauerem Hinsehen die Antriebszahnrä-

gesetzt ist. Die Beschriftung ist lupenrein, nur das Zuglaufschild ist über die Schildhalter gedruckt. Es weist den Zuglauf Hamburg – Berlin Stadtbahn eines Transitzuges aus.

Der Wagen bewältigte auch komplizierte Gleisfiguren ohne Entgleisen, auch zwischen weiteren langen und kurzen kurzgekuppelten Fahrzeugen. Allerdings, und darauf weist die beiliegende Information hin, sind die durchfahrenen Gleisbögen nach NEM 103 seitlich zu erweitern. Bei einem Radius von 300 Millimetern gibt diese eine seitliche Erweiterung von zehn Millimetern an.

Vor einem eventuellen Trennen der Inneneinrichtung vom Fahrgestell sollte der Modellwagenmeister sich eine Unterlage mit Rand besorgen, damit die Federn der Kurzkupplungskulissen (KKK) nicht verloren gehen. Zum Zusammensetzen ist eine sehr ruhige Hand notwendig, da beide mühsam wieder eingelegten KKK gleichzeitig das kräftige Aufdrücken der Inneneinrichtungen ertragen müssen.



Nach der Zurüstung gewinnt der Wagen weiter an Vorbildtreue. Die Griffstangen erleichtern das Einsteigen in den Wagen.

Die Zurüstteile liegen in ausreichender Anzahl bei. Der Beipackzettel gibt genug Information, um nicht Arzt oder Apotheker rufen zu müssen. Die passgenaue Ausführung erfordert nur vereinzelt das Arbeiten mit Klebstoff. Für die Griffstangen empfiehlt sich das Hinterkleben der oberen Befestigung, die untere muss nur eingesteckt werden. Der Probe gefahrene Wagen mit der Artikelnummer 13677 weist auf dem Langträger 140 km/h aus, so dass ein Anbringen der Magnetschienenbremse nicht erforderlich ist.

Einziges Manko des Wagens sind die Schlussleuchten. Ein Auslegen mit roter Farbe oder ein Durchbrechen des Wagenkastens für die Installation einer Zugschlussbeleuchtung wäre wünschenswert gewesen.

Für einen Preis um 58 Mark erhält der TT-Bahner einen nicht gerade billigen Wagen, aber das Preis-Leistungs-Verhältnis kann als gut eingeschätzt werden. Bleibt nur zu hoffen, dass auch die weiteren Mitglieder der großen Wagen-Familie zur Bildung kompletter Bundesbahnzüge bald folgen.

Klaus Habermann

Auf einen Blick

PRO **Maßstäbliche Umsetzung; lupenreine Bedruckung; passende Fenstereinsätze mit gut lackierten Rahmen; passgenaue Zurüstteile**

KONTRA **Nachbildung der Zugschlussleuchten; Druck des Zuglaufschildes; Farbtrennkante**

PREIS **Etwa 58 DM**

URTEIL

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

---

der. Das fällt auch nur auf, weil die Metallräder sehr feine Speichen besitzen. Der Kreuzkopf hat eine überflüssige Öse, die der Käufer mit einem Skalpell ganz vorsichtig abschneiden kann. Leider stimmt auch die Farbe der Kunststoffbaugruppen nicht mit der der Metallteile überein.

Die Brawa-Ingenieure waren sich scheinbar nicht ganz sicher, ob die Vorbild-53 zur Reichsbahnzeit Bremskupplungen hatte: Es finden sich zwar unter den Zurüstteilen Bremsschläuche, aber weder an der Lok noch am Tender passende Bohrungen.

Der Kessel besteht aus Metall. Alle Armaturen, Leitungen und Griffstangen sind separat angesetzt. Die feinen Loklaternen sind fahrtrichtungsabhängig beleuchtet. Sehr gut funktioniert auch die Lok-Tender-Kurzkupplung. Wenn der Besitzer noch die Übergangstüren schließt, ist der Eindruck dieses Bereichs absolut vorbildgerecht.

Erfreulicherweise verzichtete Brawa, wie schon bei der 65.10, auf die branchenübliche Darstellung eines randvollen Kohlenkastens im Tender. Nicht nur in der hochwertigen Ausführung, auch im Preis setzt sich Brawas 53 in Richtung Kleinserienmodell ab: Etwa 390 Mark muss der Käufer für die zierliche Lok berappen.

Jochen Frickel

Grubenbild mit Dame: Die betagte Württembergerin präsentiert sich auf der Drehscheibe im Bw.



Auf einen Blick

PRO **Feine Radsätze; enger Lok-Tender-Abstand; Zugkraft; Stromabnahme; Getriebeauslegung; angesetzte Details**

KONTRA **Öse an Kreuzkopf; unterschiedliche Rottöne; fehlende Bohrungen für Bremsschläuche; recht hoher Preis**

PREIS **Etwa 390 DM**

URTEIL

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Auf der Modellbahnanlage gibt es verschiedenste Bereiche, die sich für den automatisierten Betrieb eignen. Einer davon betrifft Wendezugsteuerungen.

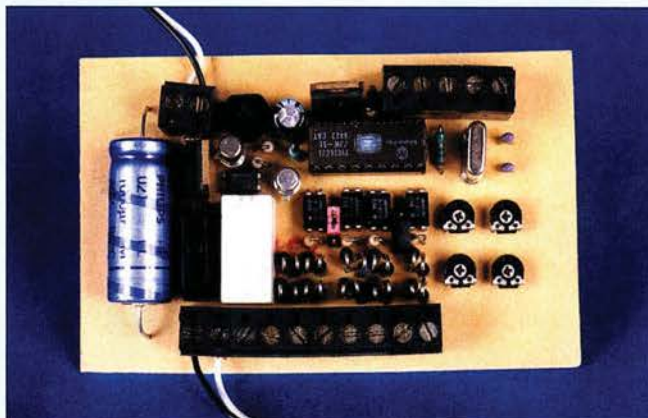
An-Wendung

Dieser Vorschlag für einen automatischen Wendezugbetrieb kommt aus Wien. Hierbei handelt es sich um einen Bausatz, der komplett geliefert nur noch zusammengelötet werden muss: Die BIM-Pendelzuganlage.

Selbst Löten ist so eine Sache, setzt ein erhebliches Maß an Erfahrung voraus, und man sollte nicht gerade seine ersten Lötversuche mit diesem Bausatz machen. Auf der kleinen vorgeätzten Platine sind 65 Bauteile unterzubringen. Das setzt Geduld und etwas Geschick voraus, genauso wie etwas Verständnis für elektronische Bauteile. Ein feiner Lötkolben mit einer Leistung von maximal 20 Watt sollte in der Werkstatt verfügbar sein.

Ist die Wendezugsteuerung dann fertig, bietet sie ein vielfältiges Einsatzspektrum. Diese automatische Steuerung ermöglicht mehr als das einfache Hin- und Herfahren zwischen zwei Endpunkten, es können auf der Strecke beliebig viele Zwischenhalte eingerichtet werden. Dem Modellbahner böte sich damit die Möglichkeit für einen realistischen S-Bahn-Betrieb. Über kleine Regler (Potis) kann zudem die Verweildauer in den einzelnen Bahnhöfen zwischen null und 20 Sekunden beliebig variiert werden. Aber nicht nur die Aufenthaltszeit ist bei diesem System einstellbar, sondern auch das Beschleunigungs- und Bremsverhalten der Züge. Damit steht ein sehr realistisches Einsatzprofil zur Verfügung.

Die Steuerung dieses Betriebs übernimmt ein Prozessor, der eine eigene Spannungs-



Viel Platz bleibt nicht für die einzelnen Bauteile auf der kleinen Platine. Ein wenig Übung im Löten sollte der Bastler haben.

Bevor bei Fallers Rohbau in H0 Richtfest gefeiert wird, müssen einige Bauteile nachgearbeitet werden.

Baum-Haus

Die Grundplatte besitzt eine Pflasterung. Der Rohbau stellt daher eine Modernisierung oder einen Umbau dar. Diese Platte weist zudem Löcher auf, für die es keine Teile gibt. Man muss sie zuspachteln.

Etwas diffizil ist der Einbau des Kamins. Eine Pinzette ist unerlässlich. Besser geht es, wenn man die Kaminteile auf die Wände klebt und diese dann aneinanderfügt. Zudem sollten die Nuten in den Wandteilen, die die Zwischenwände aufnehmen, etwas vertieft werden, um den Sitz der Anbauteile zu verbessern. Bei der durchgehenden Zwischenwand im Obergeschoss ist rechts oben ein kleines Stück herauszuschneiden, da sonst die Deckenplatte nicht passt. Zwar weist Faller auf diesen Umstand hin, das jedoch recht dezent.

Der Dachstuhl erfordert Nacharbeit, um die Spritzlinge von kleinen Häutchen zu befreien. Zudem war eines der beiden Teile verzogen. Durch die sehr feine Ausführung verbietet es sich, das Teil im Backofen kurz zu erwärmen und gerade richten zu wollen. Es würde sich sofort verformen. Da hilft nur Klebstoff und Geduld beim Fixieren des Teils.

Der Schornstein müsste vorschriftsgemäß etwas höher sein. Andernfalls könnten Funken das neu gebaute Dach entzünden. *Ulrich Lieb*



Faller hat seinen neuen H0-Rohbau fein detailliert. Silo, Betonmischmaschine, Schubkarre und Baum fehlen nicht.

Auf einen Blick

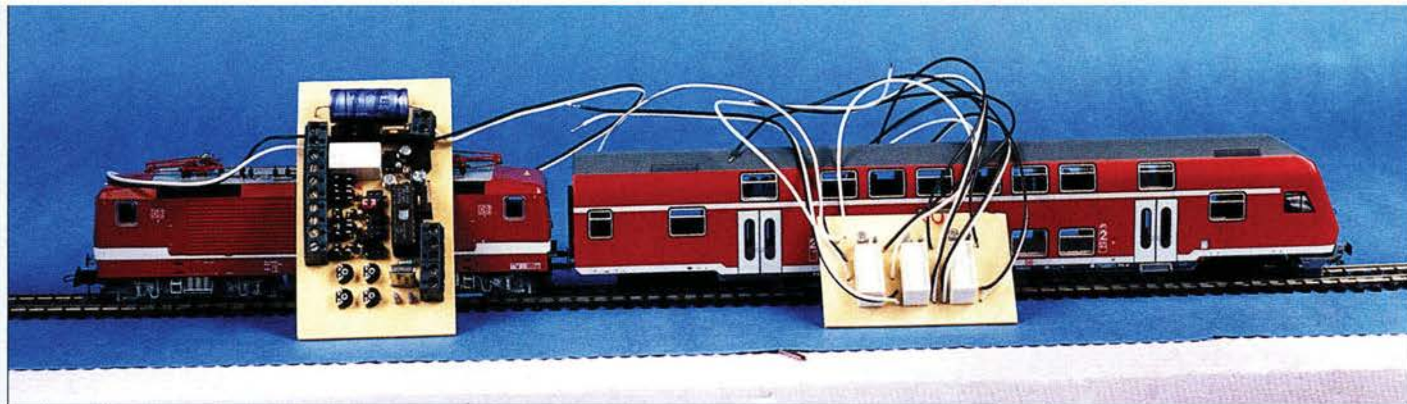
PRO Reichhaltig ausgestattet; realistische Größe; vielseitig verwendbar; ansprechende Farbgestaltung

KONTRA Hoher Preis; Grundplatte mit überflüssigen Löchern; einige Nacharbeit erforderlich

PREIS Etwa 44 DM

URTEIL 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Mit der Hauptsteuerung (links) und der Erweiterung (rechts) können drei Züge zwischen vier Kopfgleisen hin- und herpendeln.

verorgung hat. Hierfür steht an den handelsüblichen Gleichstrom-Transformatoren der Ausgang für die Licht und Weichenversorgung zur Verfügung. Diese Lösung erlaubt es, die Fahrspannung getrennt anzuschließen und somit die Geschwindigkeit der Züge wie gewohnt am Trafo zu regeln.

Die elektrischen Anschlüsse sind nicht weiter kompliziert. Einer der beiden Gleisstränge bleibt ununterbrochen. Die andere Schiene wird zwischen den Abschnitten elektrisch isoliert. Der Prozessor steuert somit das Zugverhalten. Zwischen den Kopfbahnhöfen und den Haltestellen wird das so genannte neutrale Gleis eingebaut, auf dem der Zug mit konstanter, vom Fahrregler bestimmter, Geschwindigkeit fährt. Diese Lösung mit dem neutralen Gleis erlaubt es auch, ohne Probleme Kehrschleifen in die Strecke einzubauen, genauso wie man das System auch bei Rundkursen anwenden kann.

Es wird zudem noch eine Erweiterung angeboten, die es ermöglicht, insgesamt drei Züge im Wendezugbetrieb fahren zu lassen. Jeder der beiden Kopfbahnhöfe kann noch um eine Weiche aufgestockt werden. Die Erweiterung steuert dann drei Züge und die Weichen automatisch.

Modellbahner, die große Anlagen besitzen und Teile ihres Betriebs automatisieren möchten, finden in dieser Pendelzugsteuerung sicherlich eine Möglichkeit, realitätsnahes Fahren zu simulieren. Bezug über: Neuhaus Electronics, Karl Vetter von der Lilie, Plankengasse 2, A-1010 Wien, E-mail: neuhaus@xpoint.at *Stefan Alkofer*

Auf einen Blick

PRO **Die Wendezugsteuerung ermöglicht einen abwechslungsreichen und realitätsnahen Betrieb; einfacher elektrischer Anschluss**

KONTRA **Das Löten setzt Erfahrung voraus; Bedienungsanleitung nicht immer ganz übersichtlich und könnte mehr Skizzen enthalten**

PREIS **Etwa 135 DM**

URTEIL ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Bei einer E-Lok gilt das Hauptinteresse der Dachausrüstung.
Brawas zweite Altbaumaschine zeigt, was im Großserienbau heute möglich ist.

Kopf-Schmuck



Die lupenreine Beschriftung weist E7710 eindeutig als Nachbildung der 1880 kW starken Museumslok aus.

Der kritische Blick des E-Lok-Freunds gleitet über die fein gestaltete Dachausrüstung. Andächtig nickt er angesichts der feinen Stromabnehmer mit dem Kopf. So und nicht anders hat ein SBS9 auszusehen. Auch die Isolatoren finden seinen Beifall. Die Dachleitungen bestehen aus Kunststoff und wurden im Übergangsbereich zwischen den Gehäuseteilen gekappt. Wie das Vorbild ist auch das Dach des Modells in einem hellen Grauton lackiert.

Die Gravur des Gehäuses fällt vorbildgetreu aus: Die vielen Nietenköpfe sind dezent nachgebildet, die Lüftergitter fein gerippt und die Fenster passgenau eingesetzt. Der Modelllokführer erreicht seinen Arbeitsplatz nach einer Kletterpartie über vorbildgerechte Führerstandsauftritte. Halt

Die Stirnpartien zählen zu den Schokoladenseiten

findet er an dünnen Griffstangen, denen man nicht ansieht, dass sie aus Kunststoff geformt wurden. Weiter gefallen die akkurat bedruckten Türöffner an den Seiten. Einzig die Materialstärke der Lokschilder ist etwas zu mächtig.

Die Fahrzeugstirnseiten verdienen eine genauere Betrachtung. Die beiden großen Stirnlampen sind freistehend ausgeführt. Pro Lampe sorgt ein Mikrobirnchen für angemessene Helligkeit. Als ehemalige bayerische Maschine besitzt die alte Dame eine Fronttür. Klappt man die Nachbildung des Übergangsblechs herunter, so fällt der Blick auf eine Riffelblechimitation. Der großen E7710 entsprechend weisen die äußeren Frontscheiben jeweils eine Nachbildung der Scheibenheizung auf. Unten an der Metall-Pufferbohle sitzen Rangierertritte aus Draht. Die Folgen unvorsichtiger Fahrmanöver mildern die Federpuffer. Vom Käufer sind nur noch wahlweise eine Modell-Kupplung oder Bremsschläuche und Originalkupplungsimitation anzubringen.

Das Fahrgestell weist freistehende Sandfallrohre, eng anliegende Bremsbacken und zwei Indusi-Magnete auf, die für die Museumslok charakteristisch sind. Die Radsätze liegen wie beim Vorbild in einem Rahmen, auf den sich die Führerstände stützen. Die Laufachsen sind gefedert und die ersten Treibachsen seitenverschiebbar. Dass die Räder die richtige Größe und die jeweils korrekte Speichenzahl aufweisen, versteht sich von selbst. Die Brünierung der Laufflächen, Spurkränze und der Treibstangen gibt den Eindruck von Stahlteilen sehr gut wieder.

Ob die Fahreigenschaften wohl mit dem gelungenen

Fein gemacht: Entsprechend der nicht betriebsfähigen Museumslok gestalteten die Brawa-Techniker die E7710.

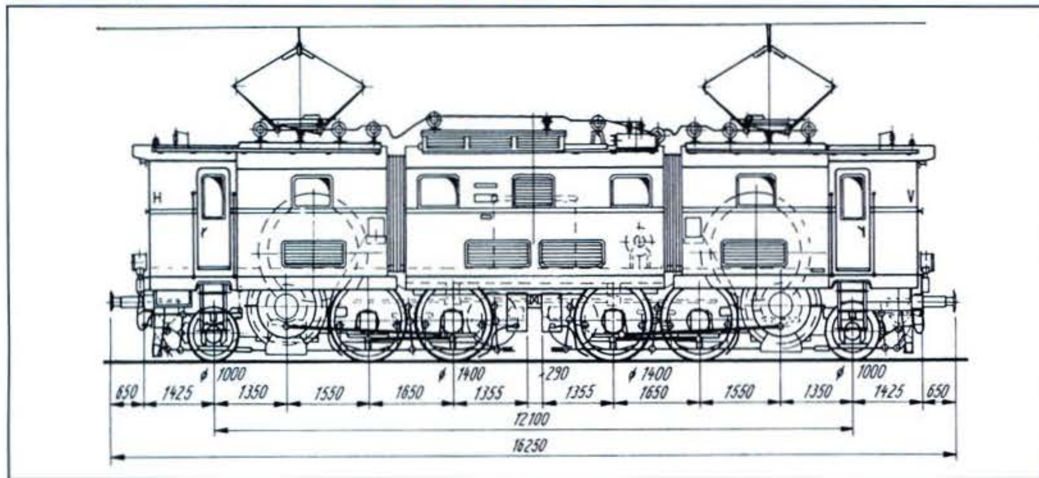


Die unteren Stirnlampen begeistern durch die einzeln eingesetzten, sehr vorbildgetreu wirkenden Birnchen.

Modell Eisen Bahner

MESS- UND DATENBLATT

E 7710 (ex DR) der DB AG von Brawa



Zeichnung: MEB-Archiv

STECKBRIEF

Hersteller: Brawa
Bezeichnung: E 7710
Nenngröße/Spur: H0, 16,5 mm
Konstruktionsjahr: 2000
Epoche: IV - V
Katalognummer: 0250=
Im Handel seit: 11/2000
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Dreiteiliges Kunststoffgehäuse
Fahrgestell: Metall/Kunststoff
Gewicht: 447 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Schächte nach NEM 362, Bügelkupplungen
Normen: NEM, CE
Preis: 430 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

ELEKTRIK

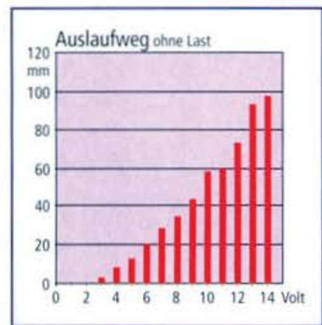
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 V
Steuerungssystem: Konventionell, digitale Schnittstelle nach NEM 652
Stromabnahme: Über Halbachsen, umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
Motor: Permanentmagnetmotor mit schräggenutetem Anker
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Dreilicht-Spitzensignal, Lichtaustritt ab 3,5 Volt

MECHANIK

Kraftübertragung: Motor – Kardanwellen – Schnecken-Stirnradgetriebe auf alle Treibachsen
Schwungmasse: Zwei Messingschwungmassen, Ø 14,0 mm
Haftreifen: Vier, auf den inneren Treibachsen
Zugkraft:
0% Steigung: 98 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)
3% Steigung: 79 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)
10% Steigung: 64 g

SERVICE

Gehäusedemontage: Mittelteil spreizen und nach oben abziehen, Endführerstände nach Anleitung
Zugänglichkeit der Innenteile: Nach Anleitung
Zurüstteile: Pufferbohlenarmaturen
Bedienungsanleitung: Ein Faltblatt mit Infos zum Modell und Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoffeinsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,2	1	0
Kriechen	0,9	<1	0,7
U_{Nenn}	12	57	73
$V_{Vorbild}$	13,7	65	96
V_{NEM}	–	91	–
bei 40km/h	9	40	43

U_0 = Spannung ohne Belastung
s_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	16250	186,7	187,0
Dachhöhe ü. Schienenoberk.	3798	43,7	44,1
Drehgestell-Achsstand	4550	52,3	52,4
Treibachsstand in Drehgest.	1650	19,0	19,1
Treibraddurchmesser	1400	16,0	16,0
Laufraddurchmesser	1000	11,5	11,5

Äußeren von E 77 10 mithalten können? Nachdem Brawa Vitrinenmodell-Freunde bereits zufrieden gestellt hat, folgen nun die Betriebsbahner. Den Vortrieb übernimmt ein fünfpoliger Motor mit schräggenutetem Anker. Zwei Schwungmassen sorgen für ruckfreien Lauf. Über ein Schnecken-/Stirnradgetriebe werden alle vier Treibachsen direkt angetrieben.

Bei einer Spannung von 1,2 Volt setzt sich die Altbau-E-Lok mit umgerechnet 1 km/h lautlos in Bewegung. Regelt man den Transformator zurück, kriecht die E 77 noch langsamer über die Anlage. Im Gegensatz zum Vorbild fährt das Modell auch bei einer Geschwindigkeit von 65 km/h bei 13,7 Volt absolut taumelfrei. Mit mehr als 70 km/h, die bei 14 Volt erreicht werden, ließ sich die alte Dame nicht über die Anlage treiben. Mit Lenz-Digitaldecoder LE 131 erreicht die E 77 eine Mindestgeschwindigkeit von weniger als 1 km/h und ein Höchsttempo von 75 km/h. Im gesamten Geschwindigkeitsbereich überzeugt die Maschine mit guten Laufeigenschaften.

Alte Dame mit vorbildlichen Zügen nicht überfordert

Zur Zugkrafterhöhung sind vier Räder mit Haftreifen bestückt. Das Lok-Mittelteil stützt sich zwischen Blindwelle und erster Treibachse auf das Fahrgestell. Daher lastet schätzungsweise ein Drittel des Gesamtgewichts von 447 Gramm auf den nicht angetriebenen Vorläufern, weshalb die Zugleistungen nur ausreichend sind. Werte von 98 Gramm in der Ebene und 79 Gramm bei einer Steigung von drei Prozent belegen, dass die E 77 vorbildgerechte Züge befördert. Mehr muss man einer Museumslok eigentlich auch nicht zumuten. Zumal es im Gefälle bei Geschwindigkeiten über umgerechnet 40 km/h mit schwerer Last unwillig im Getriebe



Fotos: M. U. Kratzsch-Leichsenring

Der klar aufgebaute Antrieb erleichtert dem Besitzer die Wartungsarbeiten und den Einbau eines Digitaldecoders.

schnarrt. Der Auslauf bei Stromunterbrechung beträgt aus der Vorbildhöchstgeschwindigkeit 9,6 Zentimeter. Selbst aus niedrigen Geschwindigkeiten bleibt die Lok nicht ruckartig stehen.

Will der Modellbahner Wartungsarbeiten an seiner E77 durchführen, so benötigt er die Bedienungsanleitung. Die Mahnung zur Vorsicht bei der Demontage des Dachs sollte er nicht in den Wind schlagen. Dieses Bauteil ist durch sechs Rastnasen, die sich nur widerwillig lösen lassen, mit den Seitenwänden verbunden. Auch wenn die Nasen die Prozedur schrecklich krachend überleben: Allzu häufig sollte man den Vorgang nicht wiederholen. Ein Digitaldecoder lässt sich nämlich auch einbauen, wenn man das Gehäuseoberteil des hinteren Führerstands spreizt, ein wenig anhebt und vorsichtig nach vorne klappt. Schon hat der Modellbahner Platz für den Decoder. Alle weiteren Arbeitsgänge erklärt die Betriebsanleitung.

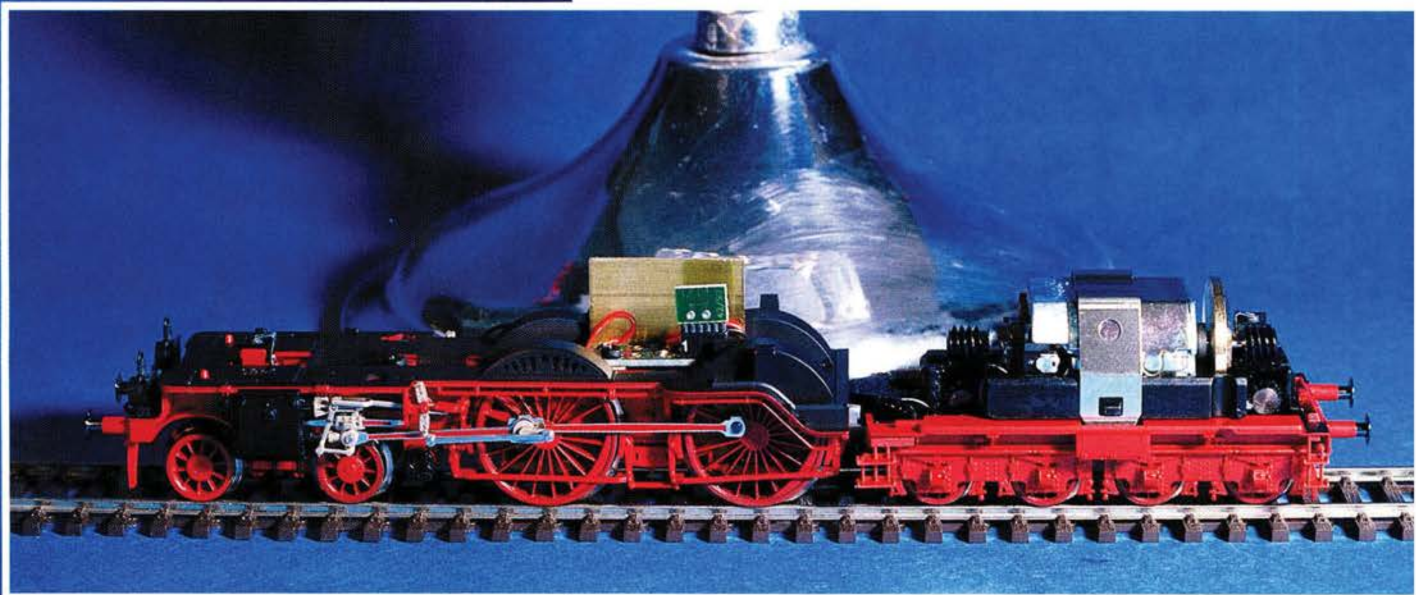
In Erklärungsnotstand gerät der Modellbahnfan, wenn er nachweisen muss, weshalb vom Konto etwa 430 Mark verschwunden sind. Das ist der Kurs, zu dem das exzellente Modell den Besitzer wechselt. Dafür erhält man aber auch eine der besten H0-Großserien-E-Loks. *Jochen Frickel*



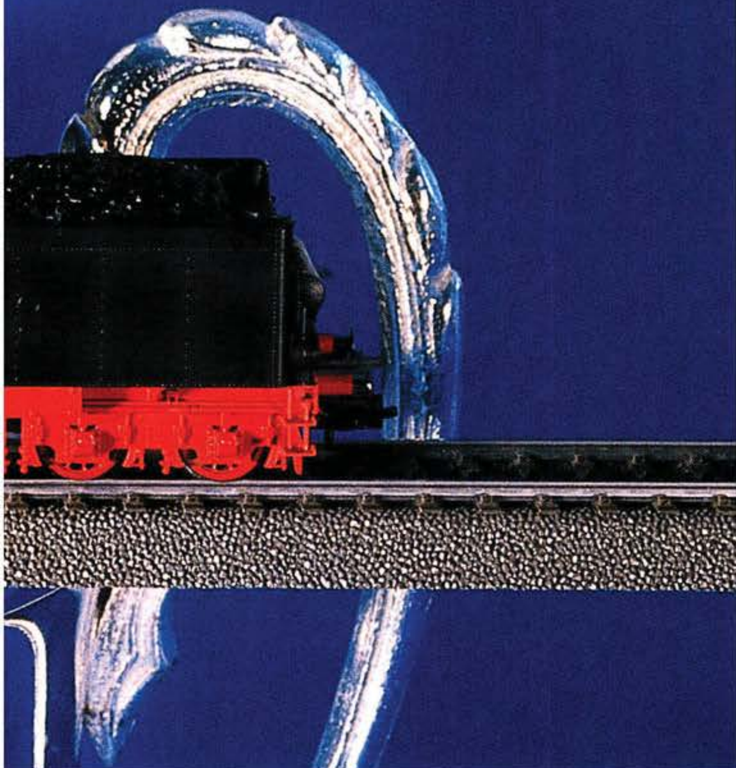
TEST

Großer Preis

Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden 1931 die letzten Lokomotiven der BR 13.10-12 ausgemustert. 70 Jahre später fährt Fleischmanns Modell der letzten deutschen American-Schnellzuglok mit der Achsfolge 2'B auf die heimischen Anlagen.



Unter dem Lokgehäuse befindet sich die Schnittstelle nach NEM 651. Der Decoder muss an den Metallwinkel angeklebt werden.



Fotos (3): M. U. Kratzsch-Leichsenring

Ein wohlgelungenes Äußeres und ein überzeugender Antrieb sind die lobenswerten Vorzüge von Fleischmanns neuer Schnellzuglok.

Einem Preisausschreiben, das die Weiterentwicklung der Gattung S4 zum Ziel hatte, verdankte die preußische S6, spätere BR 13.10-12, ihre Existenz. Bei Weltausstellungen 1906 in Mailand und 1910 in Brüssel erhielt die Maschine den Großen Preis. Zu ihrer Zeit galt sie als leistungsfähigste und wirtschaftlichste Reisezuglok Preußens. Und auch der Modellbahner möchte beim ersten Anblick des zierlichen Fleischmann-H0-Modells der BR 13 in den Lobpreis mit einfallen. Die Beschriftung ist gestochen scharf, inhaltlich korrekt und bis auf die Tenderbeschriftung in Messingfarben gehalten. Alle Leitungen wurden separat angesetzt, lediglich die Druckluft- und Schmierleitungen sowie die Sandfallrohre sind am Kessel angespritzt. Pumpen und Sicherheitsventil sind fein graviert, die Handräder hätten durch eine freistehende Ausführung jedoch gewonnen.

Am Testmuster sind verschiedene Rottöne festzustellen: Sowohl die Tenderaufstiegsleitern als auch das Fahrgestell, die Räder, die Umlaufkante und die Kuppelstangen differieren farblich. Edel wirkt hingegen die seidenmatte, schwarze Lackierung.

Die mächtigen Treibräder sind fein detailliert und weisen die exakte Speichenanzahl auf. Allerdings sind sie eine Idee zu klein, wie ein Blick in die Messtabelle verrät. Beim Vorlaufdrehgestell stimmt zwar die Zahl der Speichen, jedoch wirkt das Rad nicht so filigran, wie es einer S6 zuzukommen hätte. Schuld daran ist die zu große Nabe. Leider liegen für den Betrieb auf großzügigen Radien keine Kolbenstangenschutzrohre zum Selbsteinbau bei. Der Schutzkasten auf dem Umlauf musste aufgrund der Spurkränze etwas vergrößert werden, entschädigt aber dafür durch präzise Ausführung. Die Lampen stehen ihren Vorbildern in nichts nach.

Auch der Tender der preußischen Bauart 2'2'T21,5 ist eine Neukonstruktion. Fleischmann bildete eine Variante ohne Kohlenkastenaufsatz nach.

Das Fahrgestell der Lok besteht aus Zinkdruckguss, Gehäuse und Rahmen bestehen aus Kunststoff. Um das Gehäuse vom Fahrgestell zu trennen, muss laut Betriebsanleitung nur eine Schraube gelöst werden. Dass noch zwei Rastnasen auf Höhe des Führerhauses vorhanden sind, verschweigt das Faltblatt, eine Beschädigung der Lok ist so vorprogrammiert. Nach Aufdrehen der Schraube muss das Führerhaus gespreizt werden, dann lässt sich das Gehäuse abheben. Das Stecksockelbirnchen lässt sich ohne Löten wechseln.

Gehäusedemontage durch Spreizen der Führerstandswände

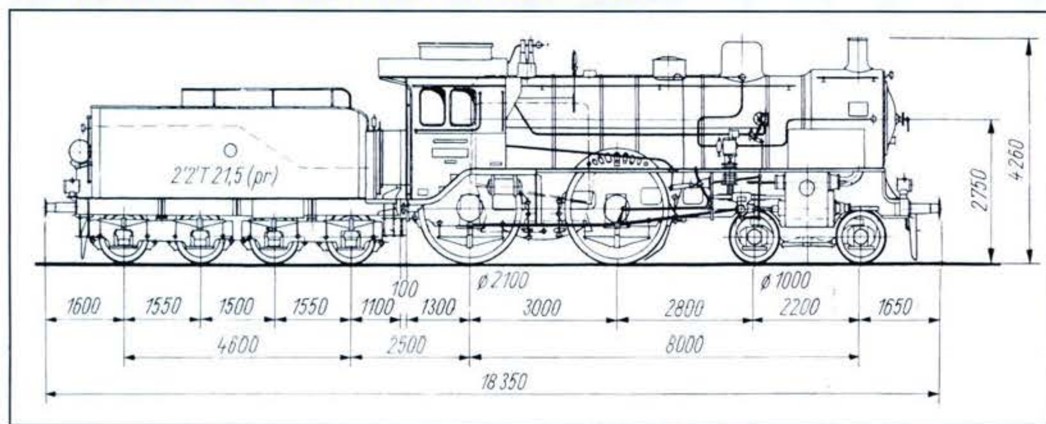
Fahrgestell und Aufbau des Tenders bestehen aus Zinkdruckguss. Die Bremsbacken liegen jedoch nicht in Radebene. Die Betriebsanleitung verschweigt übrigens auch, dass beim Lösen des Tendergehäuses drei Schrauben aufzudrehen sind, und nicht nur eine, wie angegeben.

Die Stromabnahme erfolgt von den beiden mittleren, höhen- und seitenverschiebba-

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

BR 13.10-12 der DRG von Fleischmann



Zeichnung: MEB-Archiv

STECKBRIEF

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: BR 131189 der DRG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2000
Epoche: II
Katalognummer: 4113
Im Handel seit: 12/2000
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok: Kunststoff, Tender: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 388 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 Millimeter
Kupplung: Beidseitig Schacht nach NEM 362, am Tender mit Kurzkupplungskulisse, Fleischmann-Kurzkupplungen
Normen: NEM, CE
Preis: 400 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

ELEKTRIK

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Konventionell, elektrische Schnittstelle nach NEM 651
Stromabnahme: Über Treibräder und die 2 mittleren Tenderachsen mit Schleifern von Spurkranzinnenseite sowie über beide Achsen des Vorläufers mit Achsschleifern

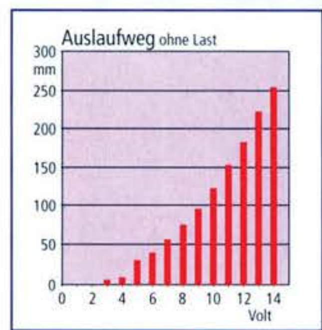
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Zweilicht-Spitzensignal mit Fahrtrichtung wechselnd

MECHANIK

Kraftübertragung: Motor – Schnecke – Stirnradgetriebe – 1. und 4. Tenderachse
Schwungmasse: Messing, 21,6 x 3 Millimeter
Haftreifen: 1. und 4. Tenderachse, beidseitig
Zugkraft:
0 % Steigung: 203 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)
3 % Steigung: 195 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)
10 % Steigung: 180 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)

SERVICE

Gehäusedemontage: Lok: Schraube lösen, Führerstand spreizen, Gehäuse nach oben abziehen; Tender: Drei Schrauben lösen, Gehäuse nach oben abziehen
Zugänglichkeit der Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Vorderer Kupplungsschacht
Bedienungsanleitung: Ein kleines und ein großes Faltblatt mit Vorbild- und Modellhinweisen, Erläuterungsskizzen
Verpackung: Styropor-Schachtel mit Karton-Deckel
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	0,9	1	–
Kriechen	1	2	–
U_{Nenn}	14	125	255
$V_{Vorbild}$	12,9	110	212
V_{NEM}	–	154	–
bei 100km/h	11,5	100	170

U_0 = Spannung ohne Belastung
s_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	18350	210,9	210,9
Achsstand der Lok	8000	91,9	92,2
Treibraddurchmesser	2100	24,1	23,7
Achsstand des Tenders	4600	52,8	52,8
Höhe Kesselmitte über SO	2750	31,6	31,6
Gesamtachsstand	15100	173,5	174

ren Tenderachsen und den beiden Treibachsen der Lok mittels Schleifkontakten an den Innenseiten der Räder. Zudem nimmt die eine Achse des Vorlaufdrehgestells über Achsschleifer Strom auf, die andere gibt ihn ab. Beim Testbetrieb hatte die Lok erwartungsgemäß keine Probleme mit kurzen stromlosen Abschnitten, sicher meisterte sie auch komplizierte Weichenstraßen.

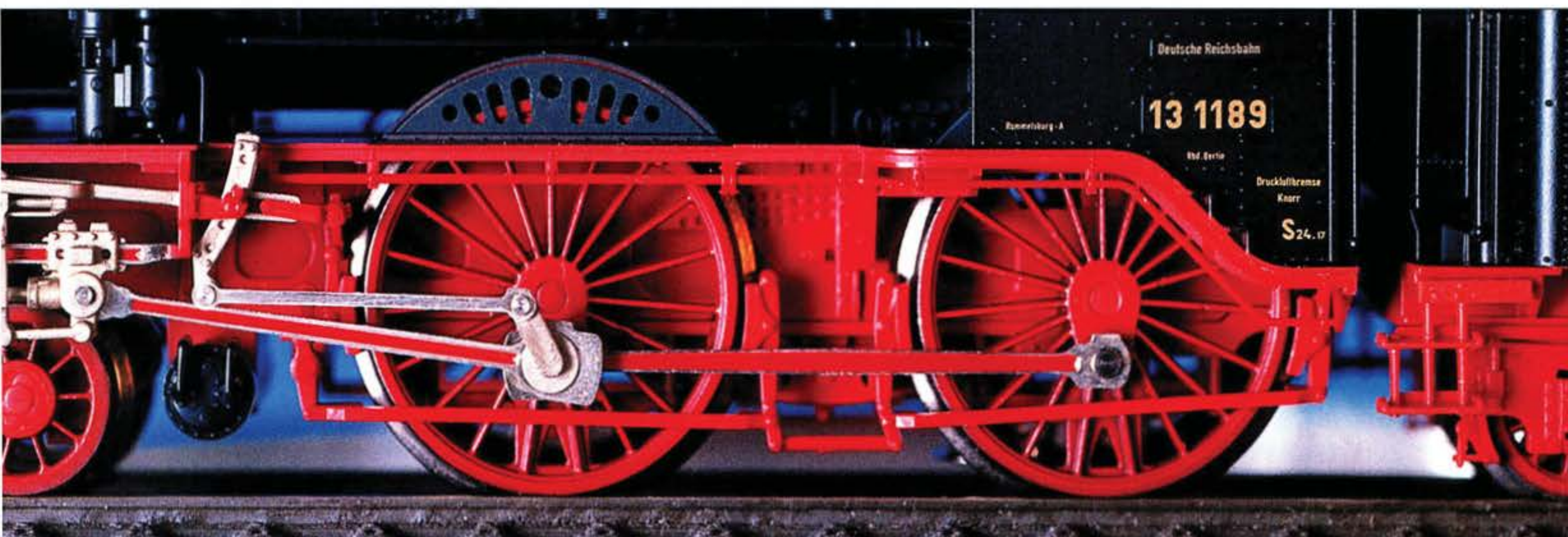
Der Antrieb mittels fünfpoligem, flachem Bühlermotor und Schwungmasse sitzt im Tender und erfolgt über ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf die erste und vierte Achse, deren sämtliche Räder mit

Überzeugend: Leiser Antrieb und gute Fahreigenschaften

Haftreifen belegt sind. Die Lok fährt schon bei 0,9 Volt seidenweich und geräuschlos an. Sie erreicht bei 14 Volt absolut leise und taumelfrei umgerechnet 125 km/h - ein nahezu vorbildgetreuer Wert. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit fährt die Lok bei 12,9 Volt.

Die Zugkräfte, die die zierliche Maschine entwickelt, sind beeindruckend. 203 Gramm vermag sie in der Ebene zu befördern, 195 Gramm bei 3 Prozent Steigung und immer noch unglaubliche 180 Gramm auf der 10-Prozent-Rampe. Das sind Züge mit deutlich mehr als 64 Achsen, also weitaus mehr, als das Vorbild je zu leisten hatte. Das Gewicht des Testzugs zog sogar einmal die Kupplung aus dem Schacht. Da schleppt manche größere Güterzuglok weniger. Erreicht wurde dies durch die Verwendung von Metall beim Triebtender und die richtige Verteilung dieses Gewichts auf die beiden äußeren, mit Haftreifen belegten Achsen sowie die gefederte Lagerung der beiden nicht angetriebenen Achsen.

Auch der Auslauf des Modells überzeugt. Bei 14 Volt kommt die 131189 nach 25,5 cm



American in preußischen Diensten: Das fein detaillierte 2'B-Triebwerk der 131189 mit dem ebenso präzise gefertigten Umlauf-Schutzkasten.

zum Stehen, aus Vorbildhöchstgeschwindigkeit nach 21,2 cm. Selbst bei 50 km/h, die bei 6,5 Volt erreicht werden, beträgt der Auslauf noch 4,2 cm.

Beim Fahren allerdings stellte sich die Lok im Gleis leicht schräg. Sie zeigte dieses Verhalten auch nach einer gewissen Einfahrzeit mit und ohne Last. Zudem stehen Lok und Tender leicht versetzt zueinander. Eine Nachfrage bei Fleischmann ergab, dass dieses Problem bislang nicht bekannt sei und auch noch nicht moniert wurde. Durch Festlegen der hinteren Achse und den Einbau einer Vorläufer-Rückstellfeder ist das Schrägstellen zu beheben. Wie das geht, zeigen wir in der nächsten Ausgabe.

Die wenigsten Modellbahner werden die volle Zugkraft dieser Lok ausschöpfen können, einige mehr werden sie sich leisten können: Ein Loch von knapp 400 Mark reißt die kleine Preußin allerdings schon in den Geldbeutel. Eine weitere Ausführung in den Länderbahnfarben liegt nahe, die Durchgangsdreiachser in grünroter Lackierung bieten sich dazu an. Erhebt sich da schon neuer Lobpreis? *Ulrich Lieb*

Der schon für seine H0-Modelle bekannte Hersteller Gützold wagt sich nun auch auf die TT-Gleise. Vorbildgetreu fährt das Modell der Baureihe 65.10 in fast jeder Hinsicht.

Mittel-Klasse

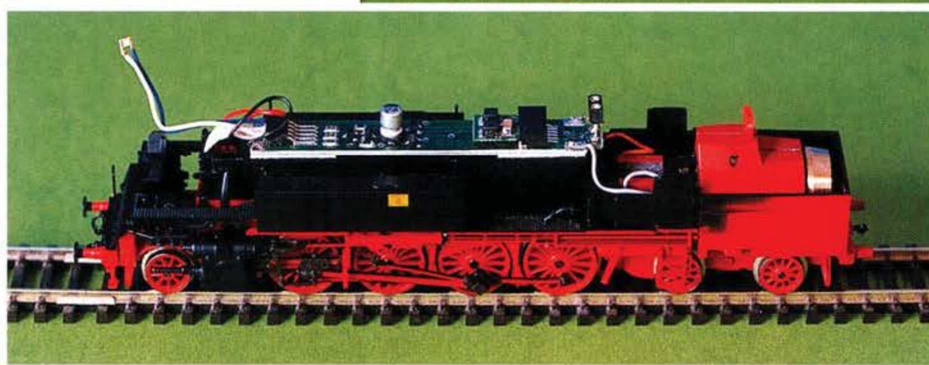
Das ausgestanzte Sichtfenster der dunkelblauen Verpackung ist als Transportschutz mit einer grauen Pappe hinterlegt. Diese Schlichtheit will nicht so recht zu dem dahinter Gebotenen passen.

Zum Vorschein kommt eine sehr fein detaillierte Lokomotive. Freistehende, einzeln angesetzte Kesselleitungen und Handläufe, Durchblick durch Führerhaus sowie zwischen Langkessel und Fahrwerk, Scherenbremsklötze in Radebene und feinste Speichenradsätze fallen auf. Nur die geringe Größe des Modells einer im Vorbild 17,50 Meter langen Dampflok läßt darauf schließen, dass da ein TT-Fahrzeug vor dem Modelleisenbahner auf dem Tisch steht.

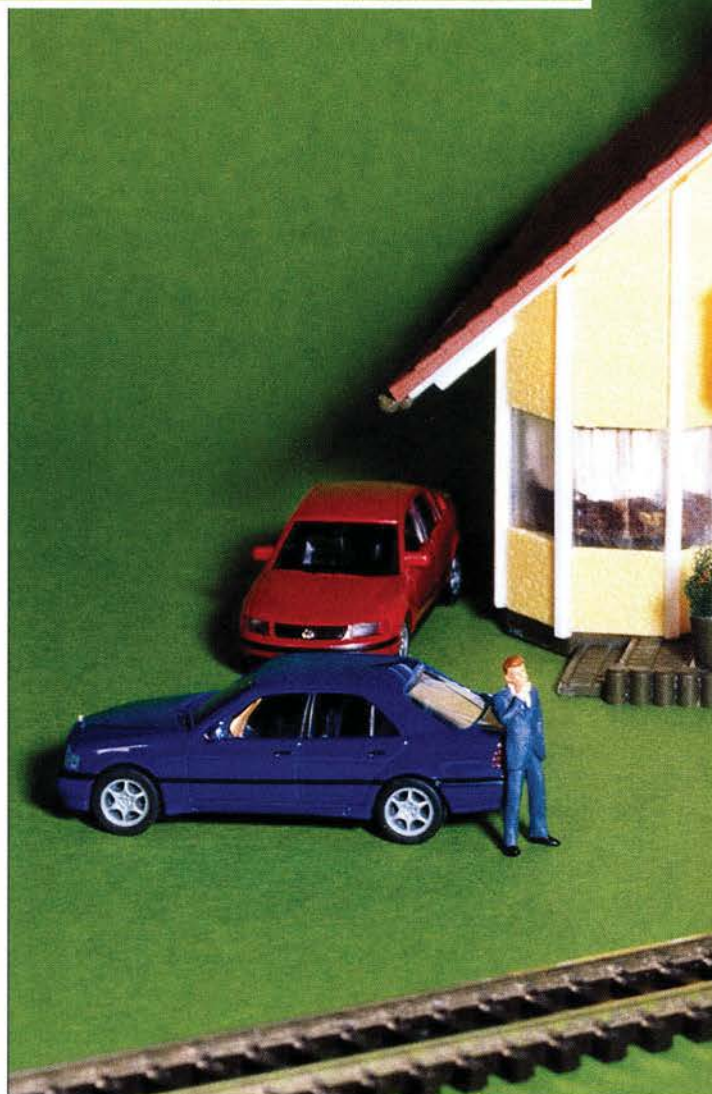
Schlicht verpackt – Fein detailliert – Mit Licht anfahrend

Die Ungeduld des frischgebackenen Besitzers ist kaum zu zügeln, er möchte Gützolds neue Schöpfung fahren sehen. Bei etwa 1,6 Volt leuchtet das Spitzensignal auf, und die Lokomotive setzt sich langsamst in Bewegung. Eine Geschwindigkeit ist nicht meßbar, aber die Räder drehen sich tatsächlich. Die vierte Kuppelachse scheint etwas wegzurutschen, ehe die anderen der Bewegung folgen. Es macht Freude, den Fahrregler allmählich etwas zu öffnen. Die Maschine passiert sicher die kompliziertesten Weichenstraßen. Die alte BTTB-Doppelkreuzungsweiche wird mit einem Rumpeln (das an der DKW liegt) und leichtem Schaukeln überfahren. Der Tester verleiht für dieses Verhalten das Prädikat „vorbildlich". Das Fahrwerk vermag kleinere Problemstellen offenbar gut wegzustecken. Das soll aber nicht dazu verleiten, der Lok bewusst unsauber verlegte Gleise anzubieten. Die Länge des Fahrwerks der ersten DR-Neubau-Dampflok, verbunden mit erfreulich niedrigen Spurkränzen, erlaubt Qualitätstests des Modellbahnoberbaus.

Rahmen, Fahrwerk und Stangen weisen leicht unterschiedliche Rottöne auf, die aber allesamt keinen Kunststoff-Eindruck erwecken.



Ohne eine Schraube lösen zu müssen, gelangt man nach der Bedienungsanleitung zu den inneren Werten der Lok.

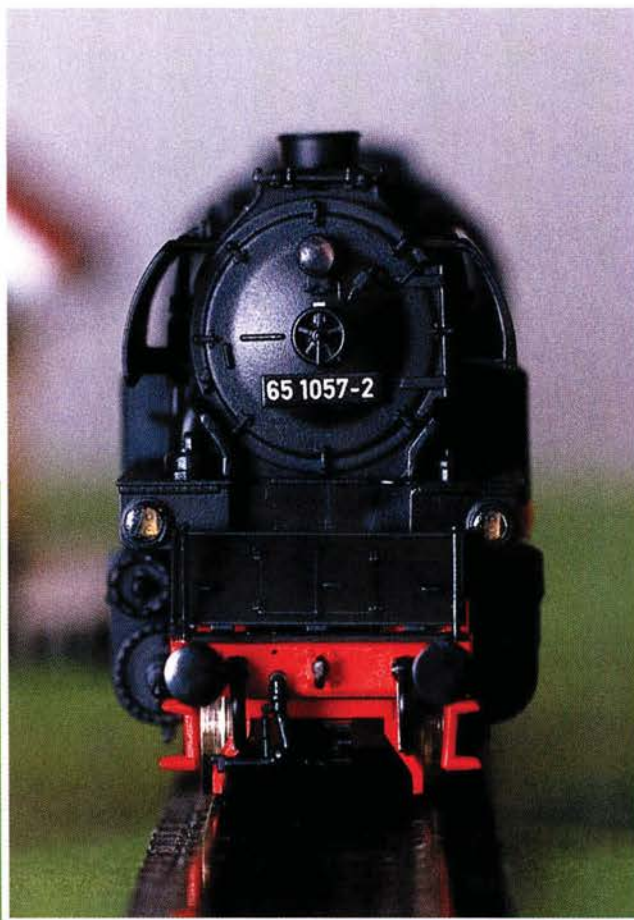


Die erste Neubau-Dampflok der Deutschen Reichsbahn ist das Vorbild der ersten Dampflok der Zwickauer Firma für TT.

Ebenso harmoniert die Brünierung der Radreifen und -naben gut mit der dunklen Farbe der Kunststoffstangen.

Der Tragrahmen für das Gehäuse mit den Nachbildungen der vorderen Wasserkästen besteht genauso aus Zinkdruckguss wie Bodenplatte, Getriebegehäuse und das Ballastgewicht im Tender. Zwischen Metall und Kunststoff fallen keine Farbdifferenzen auf. Auch die Trennkanten zwischen den verschiedenen Gehäuseteilen von Tender, Führerhaus und Kessel sind gut getarnt.

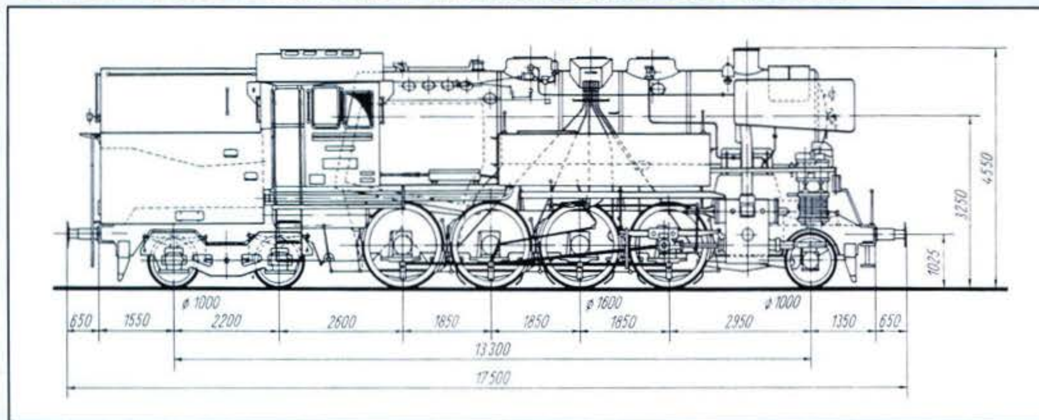
Die Bedruckung weist sogar beim genauen Betrachten mit der Lupe keinerlei Unsauberkeiten auf. Siebdruck für die



Die Stirnpartie des Modells gibt die Proportionen des Vorbildes realistisch wieder. Dioden sorgen für konstantes Licht.

MESS- UND DATENBLATT

65 1057-2 der Deutschen Reichsbahn von Gützold



Zeichnung: MEB-Archiv

STECKBRIEF

Hersteller:
Gützold, Zwickau
Bezeichnung:
651057-2 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur:
TT/12 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2000
Epoche: V
Katalognummer: 72100
Im Handel seit:
Dezember 2000
Andere Ausführungen:
Keine
Gehäuse:
Kunststoff, Wasserkästen aus Metall
Fahrgestell:
Metall und Kunststoff
Gewicht: 186 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 267 mm
Kupplung:
Beidseitig NEM-Schächte, Kurzkupplungskulisse, TT-Standardkupplung
Normen: NEM, CE
Preis:
420 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

ELEKTRIK

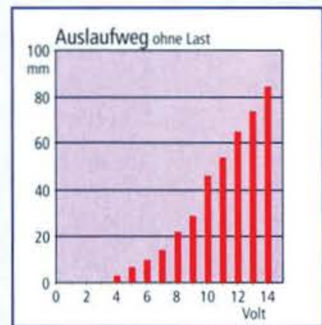
Stromsystem:
Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem:
Analog, Digitalschnittstelle nach NEM mit Adapterstecker
Stromabnahme:
Über die 8 Räder der Kuppelachsen mittels Radsatzinnenschleifer
Motor:
Fünfpoliger Rundmotor
Beleuchtung:
Dreilicht-Spitzensignal, mit Fahrtrichtung wechselnd

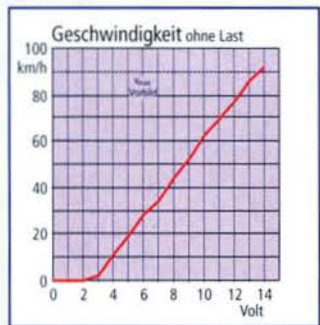
MECHANIK

Kraftübertragung:
Vom Motor über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf die beiden Achsen des Tenderdrehgestells, über Kugelgelenk auf die 4. Kuppelachse, über Kuppelstangen auf die ersten drei Kuppelachsen
Schwungmasse:
Eine Messingschwungmasse ø 13,6 mm x 4,7 mm
Haftreifen: Alle 4 Räder des Tenderdrehgestells
Zugkraft:
0% Steigung: 50 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)
3% Steigung: 45 g (Zug mit mehr als 64 Achsen)
10% Steigung: 38 g (Zug mit mehr als 45 Achsen)

SERVICE

Gehäusedemontage:
wie in Bedienungsanleitung
Zugänglichkeit der Innenteile:
Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Rangiertritte, Griffstangen, Brems- und Heizkupplungen
Bedienungsanleitung:
4 Seiten A5 mit Kurzbeschreibung Vorbild und Modell, Bedienungs- und Wartungshinweisen, Ersatzteilliste, Explosionsdarstellungen
Verpackung:
Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung:
Über Fachhändler und direkt vom Hersteller





Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	< 1	0
Kriechen	2	< 1	0
U_{Nenn}	12	80	66
$V_{Vorbild}$	13,7	90	81
V_{NEM}	–	135	–
bei 70km/h	11,1	70	56

U_0 = Spannung ohne Belastung
s_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 50 Prozent für TT

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:120	Modell
Länge über Puffer	17 500	145,8	145,8
Gesamtachsstand	13 300	110,8	111,6
Treibachsstand	5 550	46,2	46,2
Treibraddurchmesser	1 600	13,3	13,4
Laufraddurchmesser,vorn	1 000	8,3	8,3
Höhe Kesselmitte über SO	3 250	27,1	27,1

Beschilderung und Tampondruck für die Anschriften sorgen für realistisches Aussehen.

Erst bei der gründlichen Untersuchung des Antriebskonzeptes fällt angenehm auf, dass die Speichen nicht die gesamte Radtiefe ausfüllen. Der Fünfpoler treibt über eine Schnecke die beiden Achsen des Tenderdrehgestelles an. Wie bei der H0-65.10 desselben Herstellers ist im Gelenk des Rahmens ein kugelig gelagertes Zahnrad für den Antrieb der vierten Kuppelachse verantwortlich.

Diese drei direkt angetriebenen Achsen lagern notwendigerweise fest im Rahmen. Die dritte und zweite Kuppelachse sind seitenverschiebbar und gefedert, die erste Kuppelachse ist mit der Vorlaufachse in einer Wippe gelagert, der Vorläufer kann radial ausschwenken. Die Firma Gützold hat dadurch das Krauss-Helm-

Lenkgestell nach Krauss-Helmholtz im Maßstab 1:120

holtz-Lenkgestell, das beim Vorbild des Modelles auch angewandt war, fast voll funktionsfähig nachgebildet. Die Lok liegt mit diesem Laufwerk bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt allzeit sicher auf dem Gleis. Die Stromabnahme über die Räder der Kuppelachsen weist keine Probleme auf. Die Tenderräder nehmen keinen Strom auf, da sie mit Haftreifen belegt sind. Motor und Getriebe sind nach Öffnen des Gehäuses gut zugänglich. Die dafür notwendigen Schritte nennt die Bedienungsanleitung.

Die Zurüstung der Lok beschränkt sich auf die Pufferbohlen und die Kolbenstangenschutzrohre. Soll die DR-Neubaulok Radien von weniger als 400 Millimetern durchfahren, sind letztere allerdings im Weg. Die Schutzrohre müssen für einen straffen Sitz aber nur eingesteckt werden. So ist auch ein Vitrinenmodell wieder auf einer Anlage einsetzbar. Etwas



Fotos(3): Jochen Frickel

Vorbildtreue? Der Antrieb liegt im Tender. Anschriften und Schilder sind in verschiedenen Druckverfahren ausgeführt.

anders sieht es mit der Pufferbohle aus. Die Heizkupplung, eher beim Ausschwenken der Kupplung im Weg, ist steckbar, die Nachbildungen der Bremsschläuche müssen jedoch eingeklebt werden. Vorbildgerecht ist der jeweils rechte Puffer gewölbt, der linke flach.

Die Kupplungsschächte sind kulissengeführt. Mit kürzester Kupplung, einer starren Deichsel zu einem maßstäblichen 26,4-m-Wagen, fuhr die Lok sicher durch kleine Radien und Gegenbögen. Um die 65.10 wieder in die Originalverpackung zu legen, müssen allerdings die Kupplungen aus den Normschächten gezogen werden.

Nach allen Tests, bei denen die Maschine etwa sechs Stunden lief, trat aber auch der einzige Mangel zutage. Besonders die Zugkrafttests haben der Maschine offenbar sehr zugesetzt. Die Art der Kraftübertragung über Kuppelstangen auf die ersten drei Kuppelradsätze ist durch deren Ausführung in Kunststoff nicht sehr betriebssicher. Durchdrehende Radsätze, ein Zeichen für den Schutz des Motors bei Überlastung, führen unter Umständen zu einem Ausknicken der Kuppelstange zwischen drittem und viertem Radsatz und zum Lösen der Rastung in der vierten Kuppelachse. Für den, der lange Freude an der 65.10 haben will, gilt deshalb: Es ist jede Art von Überlastung der Maschine zu vermeiden, die ein Durchdrehen der Radsätze herbeiführt! Auch beim Vorbild ist das nicht gesund für die Lok. Es ist deutlich zu betonen: Diese Lok ist nichts für Beschleunigungs- und Schnellfahrtests sowie für einen automatischen Blockstellenbetrieb. Wahrscheinlich ist es besser, dass Mama oder Papa nur damit spielen, wenn die Kinder nicht in der Nähe sind. Diese Einschränkung passt auch zum Preis. Etwa 420 Mark sind wahrlich zuviel für ein Spielzeug, aber durchaus angemessen für die gebotene Detaillierung und die Fahreigenschaften. Und nicht zuletzt: Nach der Zurüstung macht das Modell auch als Schaustück eines Kamenzer, Saalfelder, Leipziger oder Berliner Lokführers, der noch auf dem großen Vorbild der Gützold-Lok gefahren ist, in der Schrankwand eine gute Figur.

Klaus Habermann/ Jochen Frickel


Foto: S. Alkofer

Die Exponate im Modelleisenbahnmuseum Bad Waldsee nehmen den Besucher mit auf eine Reise durch rund 100 Jahre Entwicklung der kleinen Bahnen.

Vorbild

Sa 20.01.

Dampfsonderfahrt Cottbus – Görlitz – Zittau mit 03204. Lausitzer Dampflok Club e.V., Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Fax (035601)56254.

Fr 26.01.

Dia-Fachvortrag „Das ostdeutsche Bahnbetriebswerk Arnstadt (hist.)" des Schweizerischen Eisenbahn-Amateur-Klubs Zürich (SEAK) im Restaurant Bahnhof Zürich. SEAK, Bellerivestr. 251, CH-8008 Zürich, Tel. (0041)(1) 3806161.

Sa 03.02. und So 04.02.

Dampfregionalbahn Eisenach – Schmalkalden – Oberhof – Arnstadt u.z. IGE Werrabahn Eisenach e.V., Postfach 1337, 99803 Eisenach, Tel., Fax (036920)80158, E-Mail: info@ige-werrabahn-eisenach.de. Auch 10., 11., 18., 19., 24., 25.02., 03., 04.03.

Sa 10.02.

Dampfsonderfahrt zum Brocken. Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V., Volker Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel. (03943)22361.

Dampfsonderfahrt Bochum-Dahlhausen – Winterberg. DGEG, Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum. Tel. (0234)492516.

Wintersonderfahrt Tübingen – Oberstdorf mit 01519 und V1002335. (1)

Fr 16.02. bis So 18.02.

Kleinbahnromantik im Harz mit Dampf. Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e.V., Volker Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel. (03943)22361.

Sa 17.02.

Winterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel./Fax (034772)27640.

Mi 21.02. bis Di 27.02.

Dampf zwischen Alpen und Apennin. (2)

Sa 10.03.

Dampfsonderfahrt Reutlingen – Tübingen – Rottenburg/Neckar mit 64289. Auch 17.03. (1)

Di 20.03. bis Di 03.04.

Bahnen in Portugal. (2) Auch 23.03. bis 01.04.

Modellbahn

Dauerausstellung

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Inge Reichhardt, Tel. (07582) 934028.

Noch bis So 11.02.01

Ausstellung in 89073 Ulm, Museum, Tel. (0731)1614330.

Noch bis Mo 26.02.2001

Sonderausstellung in Naumburg: 40 Jahre Roco, 40 Jahre V 180 DR, 50 Jahre Interfrigo Kühlwagen. Naumburger Modellbahncenter, Bahnhofstr. 25, 06618 Naumburg, Tel. (03445)203706.

Noch bis So 04.02.

Modellbahnschau und Ausstellung: Opas Blechbahn ist wieder da. Das Amtsrichterhaus, Körnerplatz 10, 21493 Schwarzenbek.

Mi 17.01.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 31.01., 14., 28.02.

Sa 20.01. und So 21.01.

Modellbahntreffen der Freunde großer Spuren (0m, 0, I, IIm und II), Hotel zur Krone, Königer Str. 2, 64732 Bad König/ Zell. H. Grall, Tel. (06063) 3597.

Modellbahnschau der AG Modelleisenbahn in Mühltroff/ Vogtl., Schloss Mühltroff. Tel. (036645)22697. Auch 28., 28.01.

Modellbahnschau der Sektion Berlin-Brandenb. des Vereins Furka-Bergstrecke in 12627 Berlin, Grundschule B.-Hellersdorf, Tel (030)30099950.

Sa 20.01.

Fahrtag auf der H0-Anlage „Stadtbahn Berlin" Tel. (030) 744 4238. Auch 17.02.2001.

So 21.01.

Börse in 52062 Aachen, Eurogress, Monsheimallee 48. (3)

Börse in 44139 Dortmund, Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm. (3)

Börse in 67146 Deidesheim, Stadthalle. (5)

Sa 27.01. und So 28.01.

Messe Modellwelt & Hobby in Bad Salzuflen, Messezentrum B 239. Tel. (05201)849718, Fax (05201)849718.

So 28.01.

Börse des MEC in 66386 St. Ingbert-Rohrbach, TG-Halle, Börse in Hennigsdorf, Stadtklubhaus, Edisonstr. 1. Tel. (0162)3058810.

Börse in 19348 Perleberg, Hotel Stadt Magdeburg, Wittenberger Str. 67. Schwämmlein, Dorfstr. 1, 19348 Rohlsdorf, Tel. (03876)787434. Auch 25.02.

Börse in 41061 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstr. (3)

Börse in 56564 Neuwied, Heimathaus, Schloßstr. (3)

Sa 03.02. und So 04.02.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Tel. (09252) 92294. Auch 03., 04.03.

Sa 03.02.

Digitrain-Programmierkurse: Berührungsfreie Halte- und Meldeblöcke. Veranstaltungsort: CH-5400 Baden. Technisches Büro Iten, Postfach 18, CH-5442 Fislisbach. Tel. (0041)(56) 4932467, E-Mail: info@tbiten.ch.

So 04.02.

Ausstellung: Englische Lokomotivmodelle im Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kreis Coesfeld). P. Daniel Hörnemann, Abtei Gerleve, 48727 Billerbeck, Tel. (02541) 800154, E-Mail: dh.gerleve@t-online.de.

Börse in Berlin, Fontane-Haus, Wilhelmsruher Damm 142c, Tel. (030)9446355.

Börse in Würzburg-Hettstadt, Herzog-Hedan-Halle, Tel. (0931)2785241.

Börse in 48155 Münster, Halle Münsterland, Albersloher Weg (3)

Börse in 41460 Neuss, Stadthalle, Selikumer Str. (3)

Börse in 76829 Landau, Süwegahalle. (5)

Sa 10.02. und So 11.02.

Modellbahnschau des EMC Halle im Technischen Halloren- und Salinemuseum, Mansfelder Str., Halle/Saale. Eisenbahn-Modellbahn-Club, Postfach 200436, 06005 Halle, Tel. (0345)8053680.

Modellbahnschau des Modelleisenbahnclubs in Dippoldiswalde, nahe des Rölligteiches. Roland Widra, Bahnhofsstr. 12, 01744 Dippoldiswalde. Auch 17., 18.02.

So 11.02.

Börse in Fulda-Kienzell, im Gemeindezentrum. Tel. (0661)34605.

TV-Tipps

- SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr sowie als Wiederholung am darauf folgenden Samstag um 14.45 Uhr. Die Themen lauten:
  21.01.: Winter auf der Ybbstalbahn
  28.01.: Plandampfabenteuer auf der Pfalzbahn
  04.02.: Dampfvergnügen Drinnen & Draußen
  11.02.: Nürnberger Spielwarenmesse 2001
  18.02.: Der Mont-Blanc-Express und seine Bahntrabanten
  Eisenbahnbrücken – Wunderwerke der Baukunst.
- Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus. Weiterhin läuft die Sendereihe in N3 mittwochs, 16 Uhr.
- In 3 Sat laufen Wiederholungen teils älterer Eisenbahn-Romantik-Sendungen:
  23.01., 15.50 Uhr: Mit der Zahnradbahn durch den Peloponnes
  25.01., 13.30 Uhr: Winter auf der Ybbstalbahn
  30.01., 16 Uhr: Ankunft in Steinbach
  06.02., 16 Uhr: Eastern & Oriental Express
  08.02., 13.30 Uhr: Plandampf auf der Pfalzbahn
  13.02., 16.15 Uhr: Steaming Brienz
  20.02., 15.50 Uhr: V.S.O.E. Venice Simplon Orient Express
  22.02., 13.30 Uhr: Nürnberger Spielwarenmesse
  27.02., 16 Uhr: Modellbahnfamilie Frey
- N3 strahlt Eisenbahnromantik Mittwochs um 16 Uhr aus.
- N3 zeigt am 04.02. um 16 Uhr den Dokumentarfilm Höchste Eisenbahn, am 24.02. um 17.30 Uhr in der Reihe N3 Reise Winter auf der Ybbstalbahn.

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071)76744.**
2. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
3. **M.& RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Bismarck str. 16, 40721 Hilden, Tel. (02103)51133, Fax (02103)52929.**
4. **Verein für Modelle und Originale e.V. (M&O), Waldschmiede 6, 29225 Celle, Tel. (05141)940171, Fax (05141)940195.**
5. **Person Werbung, Robert-Bunsen-Str. 8, 67098 Bad Dürkheim, Tel. (06322)95990, Fax (06322) 959999.**

Börse in Rothenburg o. d. Tauber, Stadthalle, Tel. (0931) 2785241.

Börse in 51373 Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof. (3)

Börse in 46485 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent. (3)

Börse in 67098 Bad Dürkheim, Brunnenhalle. (5)

Fr 16.02. bis So 18.02.

Modellbahnschau der Cracauer Modellbahnfreunde e.V. in 39114 Magdeburg, Immanuel-Kant-Gymnasium, Cracauer Str. 8. R. Zorn, Johannes-Münze-Str. 11, 39114 Magdeburg, Tel. (0391)8113253, E-Mail: cmfmgb@aol.com.

Sa 17.02. und So 18.02.

Fremo-Regionaltreffen in Schwabach bei Nürnberg, Aula der Realschule. M. König, Tel. (09621)320433, E-Mail: mathias.koenig@gmx.de.

Modellspielzeugtage in 45130 Essen, Congress-Center Süd, Norbertstr. (3)

Sa 17.02.

Spielzeug-Auktion in 67098 Bad Dürkheim, Gasthaus Almensee. Alino AG Auktionen, Robert-Bunsen Str. 8, 67098 Bad Dürkheim, Tel. (06322) 959970, Fax (06322)959965.

So 18.02.

Börse in 51643 Gummersbach, Stadthalle, Robertstr. 2.

Börse in 16321 Bernau, Stadthalle, Berliner Str. Tel. (030) 9446355.

So 25.02.

Börse des Heiligenstädter Eisenbahnvereins in 37308 Heiligenstadt, im Restaurant des Eichsfelder Kulturhauses. Tel. (03606)613497.

Ausstellung und Börse des MAC Zwickau e.V. in 08066 Zwickau-Eckersbach, AWO-Treff, Max-Planck-Str. 3-5. Tel. (0375)4610061.

Börse in 29227 Celle-Westercelle, Am Ohlhorstberge 5, Stern-Partner Mürdter. M&O Börsen, Tel. (05141) 940171, Fax (05141)940195.

Sa 03.03.

Börse im FEZ-Eisenbahnmodellbau in der Berliner Wuhlheide. F. Tinius, FEZ Wuhlheide, Eichgestell, 12459 Berlin, Tel./Fax (030)5354610.

Sa 03.03.

Börse in 53117 Bonn-Bad Godesberg, Stadthalle, Koblenzer Str. 80. (3)

Do 08.03. bis So 11.03.

Faszination Modellbau 2001 in 74889 Sinsheim. Messe Sinsheim GmbH, Postfach 1451, 74874 Sinsheim, Tel. (07261) 6890, Fax (07261)689220.

So 11.03.

Börse in 76714 Germersheim, Stadthalle. (5)

Sa 17.03.

Modellbahnschau in Hannover-Badenstedt, Kulturtreff Plantage, Plantagenstr. 22, Tel. (0511)404392, E-Mail: MWiechmann@t-online.de.

So 18.03.

Börse in Magdeburg, Uni-Mensa. E.H.A. Veranstaltungen, Kuckuckshöhe 12, 31061 Alfeld, Tel. (05181)25935, Fax (05181)4284.

Börse in 38100 Braunschweig, Freizeit- und Bildungszentrum, Nimesstr. (4)

Börse in 20259 Hamburg, Hamburghaus, Doormannsweg 12. (4)

So 25.03.

Börse des PMC Thüringen in Jena, Mensa des Studentenwerks, Philosophenweg 20. B. Tschirner, Ed. Rosenthal Str. 23, 07749 Jena, Tel. (03641)446401

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

LGB Amerikanische J3a



Gewaltig in Form: Die Dampflokomotiven (Bild) mit der Achsfolge 4-6-4 zogen im Original vorwiegend Reisezüge über lange Strecken. Auch das LGB-Modell der Hudson beeindruckt durch seine Größe. Die limitierte Nachbildung der für die Bahngesellschaft New York Central fahrenden Lok entstand in Zusammenarbeit mit Aster Hobby und ist nicht wetterfest. Dafür befährt sie sogar den engsten Radius des LGB-Schienensystems. Das kann natürlich auch die Baureihe U, die auf den Namen Raimund getauft mit einem vierachsigen und zwei zweiachsigen Personenwagen in einem Sonderset erscheint. Die Lok hat digitalen Sound. Alle Fahrzeuge weisen eine spezielle Lackierung und Beschriftung auf. Der VT 133 der DR erscheint im Set mit Beiwagen.

Banhardt-Modellbahnzubehör Granitblöcke



Zur Verladung auf H0-Wagen stehen zwei Granitblöcke (Bild) an. Das Ladegut besteht aus Silikon und ist mit Granitsteinfarbe lackiert. Ebenfalls lieferbar sind Marmorblöcke, Blechstahlplatten und Stahlträger mit H-Profil. Info: Banhardt-Modellbahnzubehör, Balinger Straße 34, 78532 Tuttlingen, Tel./Fax (07461)4974, E-Mail: webmaster@Banhardt-Modellbahn.de.

Hapo TT-Schienenschleifzug



Für die Baugröße TT liefert der Landsberger einen Schienenschleifzug (Bild). Das Modell besteht aus Messing und besitzt eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung. Der Antrieb erfolgt auf die zwei Achsen einer Fahrzeughälfte. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.

The Toy Company Case-Traktoren in H0

Verschiedene Fahrzeugmodelle aus der Landwirtschaft hat die Firma Ertl aus Dyersville im US-Bundesstaat Iowa aufgelegt. Zu den in China gefertigten Metall-Kunststoff-Miniaturen im Maßstab 1:87 gehören der Case-IH-Maxxum-Traktor MX 135 (Bild), der Traktor Case IH 756 und die John-Deere-Traktoren 4020 und 8300. Außerdem warten der John-Deere-Mähdrescher 9510 und der John-Deere-Baggerlader 310 SE auf H0-Einsätze. Zwei Kennworth-Zugmaschinen mit Aufliegerbox beziehungsweise Auflieger mit Ladung (zwei Case-Traktoren) sowie eine Peterbilt-Zugmaschine mit Auflieger, beladen mit zwei John-Deere-Traktoren, bringen Bewegung in den Straßenverkehr nach amerikanischem Vorbild. Info: The Toy Company, Spielwarenvertrieb GmbH & Co. KG, Gartenstr. 46, 27404 Zeven, Tel. (04281)950524, Fax (04281) 950525.



AWM Iveco von Tirol-Trans



Südtiroler aufgepasst: Ein Iveco Eurostar (Bild) rollt mit einem Jumbo-Sattelauflieger und Tirol-Trans-Beschriftung über den Brenner. So weit von daheim entfernt wird man den VW Caddy der Feuerwehr Bottrop nicht antreffen. Ob der DAF-95-Kühlsattelzug der Gesuko Lebensmittel-Logistik rinderwahnsinniges Fleisch durch Europa transportiert, bleibt der Phantasie des Modellbahners überlassen. Kaatee-Transporte besitzt nun einen DAF-95-Kühlzug.

Brekina MAN-Hängerzug in H0



Für die Spedition Gebr. Freyaldenhoven rollt ein MAN-Hängerzug (Bild) durch die Epoche-III-Lande. Der Kundendienst von Mc Cormick kann nun auf einen Opel Olympia Car-A-Van zurückgreifen.

Faller Bauhof in H0

Eben noch eine Wache des THW, jetzt nistet sich der Bauhof (Bild) in dem modernen Flachbau mit Garage ein. Ebenfalls in den Epo-



chen IV und V entstanden Büro-Hochhäuser, wie Faller ein siebenstöckiges Exemplar mit verspiegelter Fensterfassade ins Programm genommen hat. Kirmesbesitzer werden sich über das Fahrgeschäft Top Spin und zwei weitere Jahrmarktbuden freuen.

KTD/HHB Z-Cargo-Sprinter



Der Cargo-Sprinter (Bild) erscheint in der Baugröße Z. Das Modell besteht aus Kunststoff und wird wahlweise als Fertigmodell oder Bausatz geliefert. Der Antrieb sitzt bereits fertig montiert in einem Geisterwagen. Nach dem H0-Modell erscheint auch die N-Version des Brawa-Talents in der zweiteiligen Ausführung der Regio-Bahn Kaarst-Mettmann. Dreiteilig ist die Variante der Volmetalbahn Dortmund. Info: KTD/HHB, Humperdinckstr. 5, 41564 Kaarst-Büttgen, Tel. (02131)516310, Fax (02131) 958303.

Peter Lorenz W 50 mit Minol-Tankaufbau

Der IFA W 50 mit Tankaufbau erscheint in einer Version der VEB Minol. Die Aufbauten des typischen DDR-Lastwagens bestehen aus Resin, das Fahrgestell aus Kunststoff. Info: Peter Lorenz, TT-Kleinserie, Stollnhof 1, 08289 Schneeberg/Erzgebirge.

PM-Modellbau Horch H 3 mit Pritsche



Zwischen 1947 und 1949 baute die Industrieverwaltung Fahrzeugbau (IFA) zunächst für sowjetische Besatzungsstellen die Vorbilder des Horch H 3 (Bild). Der zweiachsige Krupp-Cyklop-Kipper besaß beim Vorbild einen 210 PS leistenden Sechs-Zylinder-Dieselmotor. Info: PM Modellbau, Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195, 60431 Frankfurt/Main, Tel. (069)512263, Fax (069)516652.

Otten-Modelle Kummer-Triebwagen der WK

Der Triebwagen Nr. 18 (Bild) der Westfälischen Kleinbahnen Letmathe erscheint im Maßstab 1:22,5 für die Spur IIm. 3,7 Kilogramm wiegt das aus Messing bestehende Modell. Angetrieben wird es von einem Faulhaber-Glockenankermotor über Schneckengetriebe



auf eine Achse. Außen- und Innentüren sind beweglich. Info: Manfred Otten Modelle, Am Bürgerberg 38, 53773 Hennef, Tel./Fax (02242)7533.

Klein-Modellbahn Österreichische 1142 für H0

Eine beim Vorbild auf Mehrzugsteuerung umgerüstete Elektrolokomotive der Baureihe 1142 liefern die Österreicher in blutorangefarbener Lackierung mit Epoche-V-Beschriftung. Das Original kommt häufig vor Wendezügen zum Einsatz. Ein Drei-Wagen-Set mit österreichischen Dienstgüterwagen der Epoche V wird als Sonderserie produziert. Es enthält zwei Wagen des Typs Elo und einen Klmmo, jeweils beschriftet als Abraumwagen.

modellbahn kreativ W 50 mit Abrollcontainer

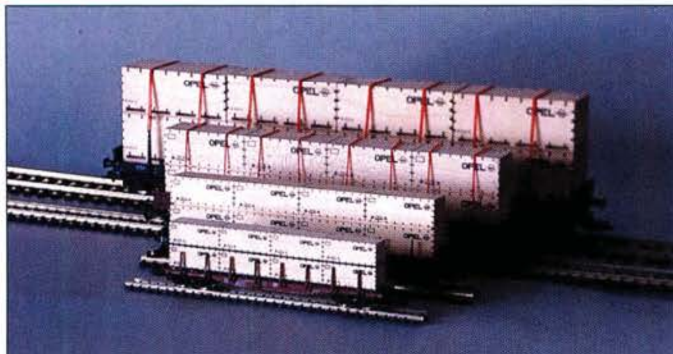


Auf Basis des ses-H0-Modells fertigt der Chemnitzer den W 50 (Bild) mit Abrollcontainer. Der Kipprahmen und die Heckklappe des Containers sind beweglich. Der Aufsatz ist auch einzeln erhältlich. Den Baustellenfuhrpark ergänzt der dreirädrige Dumper mit Mulde oder Plattform. Zur Belebung des H0-Straßenrandes tragen ab sofort die Mülltonnen und Briefverteilanlagen der Post bei (Bild). Weiterhin im Maßstab 1:87 lieferbar sind Aluminium-Bierfässer, Milchkannen und Hydranten. modellbahn kreativ, Reichsstraße 1a, 09112 Chemnitz.

Champex-Linden Fünf-Volt-Spannungsbegrenzer

Dampfloks aus den LGB-Anfangspackungen verfügen serienmäßig über 18-Volt-Raucheinsätze. Richtig qualmen tut's erst, wenn 18 Volt anliegen. Mit dem Fünf-Volt-Spannungsstabilisator und einem Fünf-Volt-Raucheinsatz qualmt die Lok schon bei niedrigeren Fahrspannungen. Der Einsatz des Bausteins ist in Gleich- und Wechselstromloks sowie Digitalloks möglich. Ein anderer Baustein regelt die Beschleunigung von Großbahnloks. Auch beim schlagartigen Einschalten der vollen Fahrspannung beschleunigen die Loks langsam. Info: Champex-Linden, Salvatorstr. 4, 41542 Dormagen-Nievenheim, Tel. (02133)929877, (02133)929878, E-Mail: info@champex-linden.de.

ADM Opel-Kisten als Ladegut



Zum Transport von Rohkarossen und Karosserieteilen beschaffte der Automobilhersteller Opel zu Beginn der 90er-Jahre so genannte Clip-Lok-Behälter. Nachbildungen dieser Naturholzcontainer liefert ADM entweder solo oder als Ladegut auf Modellbahnwagen der Baugrößen H0, TT, N und Z (Bild). Info: Anlagen, Dioramen und Mustermodellbau Mißbach, Helmut K. Mißbach, Postfach 810624, 81906 München, Tel./Fax (089)956778.

Deutsche Post Collection Gelbe DDR-Postautos

Im Heft 12 des Modelleisenbahners wurde für das Set, bestehend aus einem Wartburg 311 und einem IFA S 4000, eine falsche Bezugsquelle angegeben. Die korrekte Adresse lautet: Deutsche Post Collection, Abt. 8203, Postfach 110422, 60039 Frankfurt/Main, Tel. (01803)246042, Fax (01803)246044. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

US-Corner



Im Bild wirkt die Sharknose der New York Central recht putzig.

Im wahrsten Sinne des Wortes schwer im Kommen ist in den USA die Spur 0. Aber nicht etwa hoch detaillierte, empfindliche Kunststoffmodelle auf nahezu maßstäblichem Gleis, sondern massive Modelle in Kunststoff-Metall-Bauweise. Die abgebildete fast 70 Zentimeter lange A-B-Einheit des Herstellers Weaver ist digitalisiert, mit Geräuschelektronik und sogar einem Raucheinsatz ausgestattet. Als Besonderheit rollt die Baldwin-Sharknose auf Dreileiter-Wechselstrom-Schienen. Diese liefert K-Line mit originalgetreuer Schwellenteilung oder in Tin-Plate-Qualität. Info: American-Train-Shop, Wendelsteinstr. 5, 83052 Götting, Tel. (08062) 809859, Fax (08062) 809779.

Scheuer & Strüver Rittnerbahn-Triebwagen



Der Hamburger Kartonmodellspezialist produziert einen Bastelbogen des Triebwagens 105 Alioth (Bild) der Rittnerbahn in Spur 0. Das Modell des bis heute auf der Lokalbahn Oberbozen – Klobenstein verkehrenden Vierachsers wird mit einem Lyrabügel geliefert. Info: Scheuer & Strüver GmbH, Vertrieb und Verlag für Kartonmodellbau, Jollassestieg 4-8, 22303 Hamburg-Winterhude, Tel. (040)6965790, Fax (040)69657979, E-Mail: vertrieb@scheuer-struever.de.

Tillig Bm 234 für TT

Als perfekte Ergänzung zu ihren Lok-Baureihen 215 und 218 präsentieren die Sebnitzer den Bm 234 (Probefahrt ab Seite 78) der Deutschen Bundesbahn (DB).

Sachsenmodelle Fernreisezugwagen der DB AG



Zu den H0-Neuerscheinungen aus Zittau gehören der Packwagen Pw4ü pr 16(10) in grüner Farbgebung der DRG, der Bimz 259.8 in der neuen Farbgebung der Fernreiseverkehrswagen der DB AG (Bild) und der Wrm 130. Das Vorbild dieses Speisewagens, ebenfalls in der neuen Lackierung der DB-Fernreisezugwaggons, wurde in Bautzen gebaut. In Wiederauflagen gelangten unter anderen der Reko-Personenwagen Bghw in grün-beiger Farbgebung, der Mitropa-Reko-Speisewagen in rotem Farbkleid mit vier Fenstern auf der Küchenseite sowie der kombinierte Sitz-/Gepäckwagen BDghw, allesamt DR-Epoche IV, in den Handel. Die Güterwagenflotte erweiterte Sachsenmodelle um den SNCF-Kühlwagen mit Meteor-Aufschrift, einen weiteren zweiachsigen Kesselwagen der FS, einen Kalkkübelwagen der Leuna-Werke, den modernen vierachsigen polnischen Knick-Kesselwagen „Zans DEC“ und einen offenen Om4 der Epoche III in Bi-Zonen-Beschriftung.

Brawa E77 in Museumsausführung

Aus den zwanziger Jahren stammt das Vorbild von Brawas E 77 10 (Test ab Seite 82). Die Nachbildung der Altbau-E-Lok erscheint zuerst in der Museumsausführung der DB AG.

Post Museums Shop Bundespost-Set in H0

Den 50. Jahrestag der Gründung der Deutschen Bundespost würdigt der Post Museums Shop mit einem Set, bestehend aus drei Allesbahnpostwagen Postmrz (Bild). Die Sonderedition mit Fahrzeugen von Märklin, die im Göppinger Programm nicht enthalten sind,



deckt die Epochen IV und V ab. Für beide H0-Stromsysteme sowie in N ist der Weihnachtswagen 2000 lieferbar. Info: Post Museums Shop, Pforzheimer Str. 202, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 700766, Fax (07243) 700752.

Pola Stellwerk in Spur IIm



Jetzt, da eigentlich noch keine Gartenbahnsaison ist, kann sich der Spur-IIm-Freund die Zeit nehmen, Polas neues Stellwerk (Bild) zusammenzubauen. Ebenfalls im Fachwerkstil entsteht ein Wohnhaus. Ein kleines Blockhaus aus Holz dient als Gartenhaus. Der Schäfer erhält nun mit einem kleinen Karren auch ein Dach über dem Kopf. Das Wägelchen ist aber so klein, dass der Hund wohl draußen bleiben muss.

Noch Gras-Flor und Neon-Folie

Die 27 mal 13 Zentimeter große Matte besteht aus einem Trägergeflecht, das unter elektrostatischer Spannung mit besonders langen Fasern beflockt wurde. Lieferbar sind je eine hell- und dunkelgrüne Variante; die beigefarbene Matte eignet sich besonders zur Nachbildung von reifen Getreidefeldern. Die neue Neon-Folie gestattet auf einfache Weise die vorbildgerechte Gestaltung von Straßenzügen mit beleuchteten Schildern: Bis zu fünf Folien können ohne Löten an eines der fünf, etwa 60 Zentimeter langen Kabelpaare mit Stecker angeschlossen werden, und schon sieht es auf der Modellstraße aus wie nachts um die Ecke. Am leichtesten geht es mit einem der beiden Startsets, die alles beinhalten, was zur milieugerechten Ausleuchtung eines Straßenzuges nötig ist.

Herpa BMW 502 als Taxi und eine Ford-Badewanne der Feuerwehr



Der weithin als Barockengel bekannte BMW 502 (Bild) rollt als Taxi zu den Händlern. Noch eiliger hatte es beim Vorbild die Feuerwehr in ihrer Badewanne. Diesen Spitznamen erhielt der ab 1960 gebaute Ford Taunus 17M (Bild) wegen seiner glattflächigen, allseits gerundeten Karosserie. Dagegen nehmen sich die Formen der zahlreichen LKW-Varianten fast langweilig aus. Der Entsorgungsfachbetrieb Zeunecke nennt nun auch im Maßstab 1:87 einen MAN TG mit Silo-Auflieger sein eigen. Die bullige Hauben-Sattelzugmaschine zieht einen Auflieger mit einem vergleichsweise schmächtigen Flüssigkeitscontainer, und auch die Mercedes-Actros-Flotte erhält Zuwachs.

Wiking Fahr-Schlepper mit Pendelachse



Im Maßstab 1:30 feiert das Modell des Fahr-Schleppers D 180 (Bild) aus den 50er-Jahren eine überarbeitete Wiederauflage. Der gummibereifte und mit vorderer Pendelachse ausgerüstete Trecker ist in Mintgrün und in kommunalem Orange lieferbar. Ebenfalls mit Gummireifen ausgerüstet, allerdings im H0-Maßstab, ist der neue Unimog U 400 in Gelb mit Inneneinrichtung. Als zweite weihnachtliche Neuheit in 1:87 rollte der Stadttransporter Iveco Daily mit Hochdach in den Handel. Die Actros-Koffersattelzugflotte verstärkt die Version mit Aufschriften des Autozulieferers Boysen. „Alles super“, meldet der Mercedes-Benz-Tanksattelzug der Aral AG. In Lackierung der Berliner Berufsfeuerwehr präsentiert sich die Mercedes A-Klasse. Modellpflege betreiben die Wikingkonstrukteure mit dem Jaguar MK II der britischen Polizei und dem Büssing-8000-Kofferlastzug in Jacobs-Kaffee-Beschriftung. Der überarbeitete Munga von DKW bereichert den Bundeswehr-Fuhrpark ebenso wie ein Golf II und ein VW 181.

Das Wunsch-Modell

Im Verkehr zwischen Tirol und Südtirol verdienen sich die mit viel Euphorie auf die Gleise geschickten Loks der ÖBB-Baureihe 1822 für den Alpen-Gütertransit ihr tägliches Brot.

Zweistrom-Brenner



Mit einem Korridorzug über italienisches Staatsgebiet ist die 1822 002 von Innsbruck nach Lienz (Osttirol) bei Niederdorf unterwegs.

Industrie und Bahn in Österreich taten sich Ende der 80er-Jahre zusammen, um eine Lok für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zu konzipieren. Am 18. Dezember 1990 fand im Werk Graz von Simmering-Graz-Pauker die feierliche Übergabe der ersten Brenner-Lok an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) statt. Der Name stand für das geplante zukünftige Einsatzgebiet. Die Alpenrepublik, die besonders stark die Last des Verkehrs von Nord- und Mitteleuropa über die Berge nach Italien spürt, wollte Möglichkeiten für einen durchgehenden Güterverkehr von München nach Verona demonstrieren.

Die Neuentwicklung war als Zugfahrzeug für die Rollende Landstraße auserkoren, um die auf entsprechenden Terminals verladenen Lastkraftwagen ohne Betriebshalte, Lokwechsel und Ansetzen von Vorspann- und Schiebeloks über die Alpen zu bringen.

Dazu waren die Anforderungen der drei Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn DB, Italienische Staatsbahn FS und der ÖBB selbst unter einen Hut zu bringen. Diese Bahnen weisen nicht nur mehr oder weniger voneinander abweichende Signal- und Sicherungssysteme auf, die FS fährt auch noch abweichend mit 3000 Volt Gleichstrom. Dagegen sind sich Deutschland und Österreich in dieser Frage seit 1909 einig: Der Fahrdraht steht unter einer Wechselspannung von 15000 Volt mit einer Frequenz von 16,7 Hertz.

Die Maschinen sollten als Tandem-Loks, diese Bezeichnung steht in Österreich für Doppeltraktion, 1100-Tonnen-Züge über Rampen von 26 Promille mit 70 km/h schleppen. Die Nordrampe der Brennerstrecke, drei Promille steiler als die Südrampe, bestimmte damit das Betriebsprogramm.

Zur Unterbringung der elektrischen Ausrüstung und der Anpassung an die verschiedenen Lichtraumprofile entstand ein langer, schlanker Lokkasten. Die äußere Gestaltung der Führerstände findet sich fast unverändert auch bei der Leicht-Schnellzuglok der österreichischen Reihe 1014 wieder, die zwei Jahre später entstand. Auf kurvenreichen Strecken wollte man großen Rad- und Schienenverschleiß

Einen Regionalzug von Lienz befördert 1822 002 im Februar 1996 durch das verschneite Welsberg im Pustertal.

vermeiden. Deshalb kommt die 19,3 Meter lange Lok auf zwei zweiachsigen Drehgestellen mit 2,7 Metern Achsstand daher. Ebenso kann die Lokmasse von 82 Tonnen als oberbaufreundlich bezeichnet werden. Mit 4400 Kilowatt kann die Lok bis auf 140 km/h beschleunigen und eine Anfahrzugkraft von 280 Kilonewton entwickeln. Obwohl als Güterzuglok gedacht, ist sie offenbar auch als Gebirgs-Schnellzuglok gut geeignet.

Zur Zeit des Entstehens der Baureihen 1822 und 1014 bemühten sich die ÖBB um neue Linien in der Fahrzeuggestaltung. Sowohl Form als auch Farbgebung stehen für eine moderne Bahn. Ebenso ist das Markenzeichen der ÖBB integraler Bestandteil der äußeren Erscheinung. Vielleicht war es ein Anzeichen österreichischen

Viel zu wenig Auslauf für die Alpen-Schönheiten

Selbstbewusstseins, dass beim geplanten Einsatz der 1822 im Ausland der „Pflatsch" so groß auf der Seite prangt. Freilich tritt er bei der 1014, die nach Ungarn, Tschechien und in die Slowakei fährt, nicht so dominant auf.

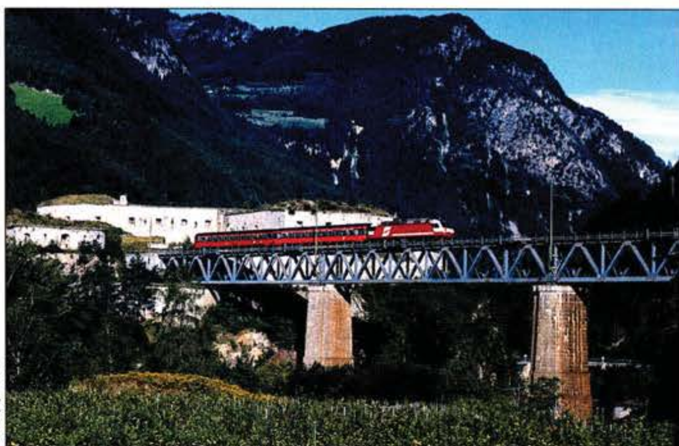
Die Rechnung der Österreicher ging leider nicht ganz auf. Der Bedarf an einer solchen Baureihe wurde auf 80 Stück geschätzt, die für einen gemeinsamen Pool der drei beteiligten Eisenbahnen beschafft werden und fahren sollten. Doch Italien ließ die fünf Baumuster nur sehr zögerlich auf sein Netz. Die FS hatten bei der Inbetriebsetzung Bedenken wegen Rückwirkungen der Antriebstechnik auf die Sicherungstechnik der Strecken geäußert. Deutschland enthielt sich einer Beschaffungsdiskussion und selbst die ÖBB konnten sich nicht zu einer Serienbestellung entschließen.

Die fünf Lokomotiven sind heute im ÖBB-Traktionsstandort Innsbruck zuhause. Hauptsächlich erfolgt ihr Einsatz vor Güterzügen von Innsbruck zum Brenner und vor den Korridorzügen von Innsbruck über Brenner, Franzensfeste und Innichen nach Lienz. Damit fährt die 1822 heute auch auf italienischen Strecken unter Gleichstrom. Ein dreitägiger Umlaufplan beschert der Handvoll Loks maximal 698 km Laufleistung am Tag.

Die Maschinen, das wird auch von den ÖBB bestätigt, sind im Vergleich zu anderen Baureihen unterhaltungsaufwendiger. Eine Ursache ist die problematische Bereitstellung von Ersatzteilen für die Kleinstserie. Außerdem teilten sich entsprechend österreichischen Gepflogenheiten auch noch zwei Firmen, ABB federführend und Siemens, in die elektrische Ausrüstung.

Nachdem die 1822 nicht den besten Start hatte, bleibt weiter die Frage nach der Zukunft des Güterverkehrs über die Alpen. Dafür hat Adtranz auf seiner Produktplattform Octeon eine neue Brenner-Lok geschaffen, von der die FS 20 Stück als E 412 beschaffen.

Das gelungene Design und die Einsatzmöglichkeiten auf Anlagen nach DB-, FS- und ÖBB-Motiven vor Güter- und Personenzügen in grandioser Landschaft würden die Blicke auf die ÖBB-1822 ziehen. Dem in H0 schon einmal vor Jahren angekündigten Modell wäre sicher auch in anderen Baugrößen ein besserer Erfolg vergönnt als dem Original. *kla/yo*



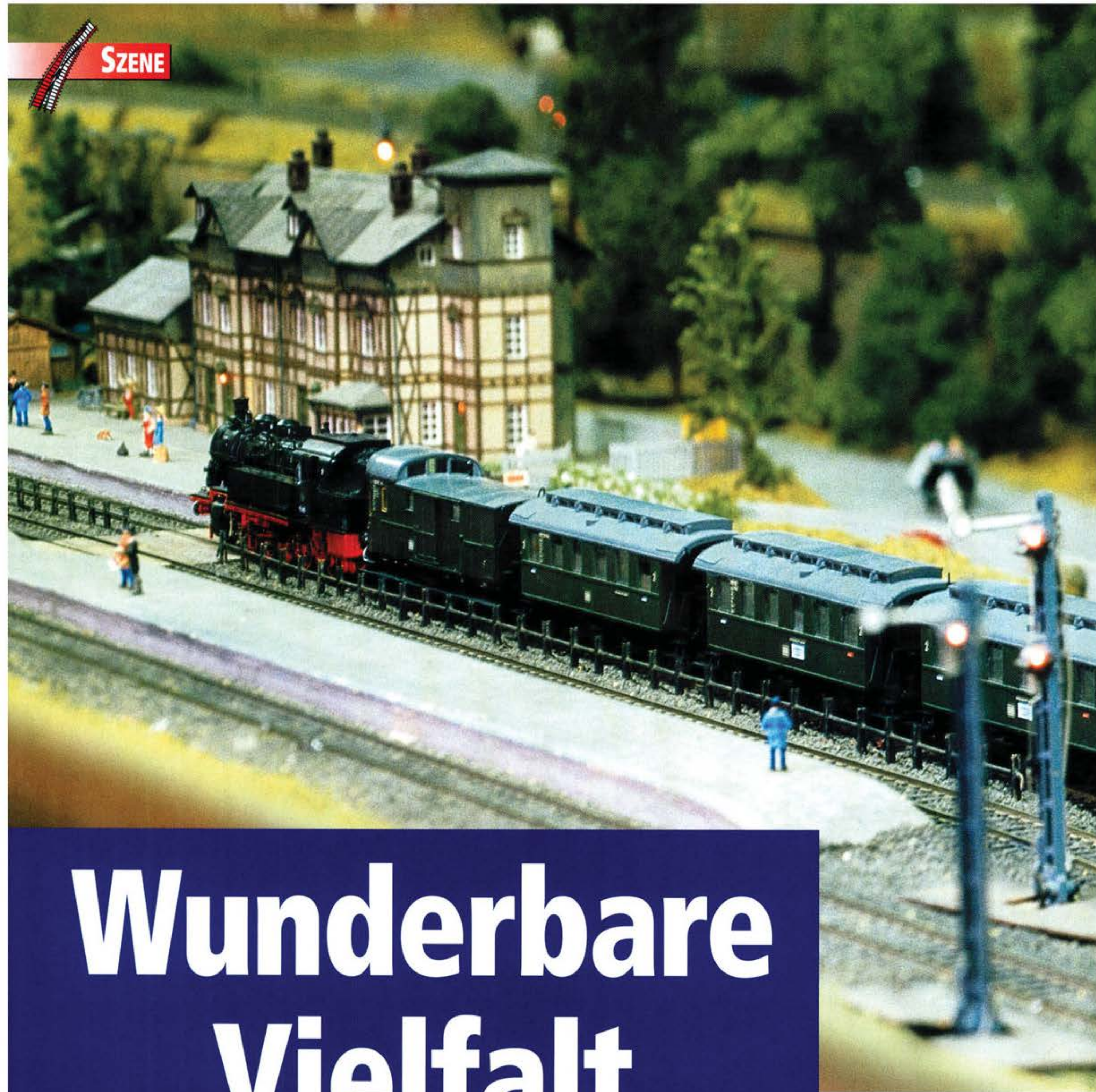
Fotos(3): MSI

Eine 1822 überquert den Eisack-Viadukt bei Franzensfeste.



Foto: Siemens Verkehrstechnik

In der Seitenansicht wird die elegante Erscheinung der Lok deutlich.



Wunderbare Vielfalt

Die abwechslungsreichen Zuggarnituren beim Vorbild und das vielfältige Angebot der Großserienhersteller machen die Eisenbahn der 50er- und 60er-Jahre für den Modellbahner sehr attraktiv.

Dem Hobby-Eisenbahner wird die Wahl des Zugfahrzeugs schwerer gemacht als in jeder anderen Epoche. Oder leichter, denn von fast allen gängigen Lokomotiven kann man Modelle in guter Qualität für nahezu jede Baugröße erwerben.

Hohe Geschwindigkeiten konnten im Nachkriegsdeutschland kaum gefahren werden. Auf den meisten Nebenbahnen galt maximal Tempo 50 und auch der gemeine Hauptbahn-Nahgüterzug musste sich mit 65 km/h bescheiden.

Leider hat sich das noch nicht bei allen Modellbahnherstellern herumgesprochen: Beispielsweise rasen beide H0-Großserienmodelle der in den 50er- und 60er-Jahren noch weit verbreiteten 55.25-56 mit mehr als 110 km/h über die



Schleichfahrt: Die Roco-57 drückt gerade den beladenen Kohlezug ins Anschlussgleis der Raiffeisen-Handlung.

Da beide Güterwagen keine Dampfheizleitung besitzen, gehören sie vorbildgerecht ans Ende des Zuges.

Gleise. Die doppelte Vorbildhöchstgeschwindigkeit ist nun wirklich nicht mehr zeitgemäß. Da bleibt im Betrieb nur ein geringer Regelbereich übrig. Noch schlechter sieht es häufig in den kleineren Maßstäben aus. Neben einer überhöhten Maximalgeschwindigkeit trüben bei kleinen Loks häufig Probleme mit der Stromabnahme den Spaß an den Güterzügen. Generell gilt: Je mehr Achsen eine Lokomotive hat, umso besser sind die Voraussetzungen für eine zuverlässige Spannungsversorgung, auch bei nicht ganz sauberen Gleisen.

Zum Glück für den Modellbahner ist gerade in der Epoche III der Einsatz von dicken Dampfern vor Übergaben und Nahgüterzügen absolut vorbildgetreu. Zuerst waren es zumeist Länderbahnmaschinen der Baureihen 55, 56, 57 und 58. Eine zunehmende Zahl Streckendieselloks drängte bei beiden deutschen Bahnen auch die relativ jungen Baureihen 50 und 52 in niedere Dienste. Eine längere Abhandlung über Lokomotiven im Rangier- und Übergabedienst findet sich in der Modellbahnschule Heft 2/2000.

Auch die Wagenbauarten der Epoche III stehen bei den Großserienherstellern hoch im Kurs. Ob man sich ehemalige Länderbahngüterwagen oder Neubau-Wagen wie den Packwagen Pwgs56 wünscht, für fast jede Baugröße hat der Händler das passende Angebot.

Viele mittelgroße Betriebe, die Anschlussgleise hatten oder sogar heute noch haben, verfügen über ein Archiv. In diesen kann man oft Aufnahmen von Ladetätigkeiten finden, die schöne Anregungen für die Umsetzung ins Modell geben.

Viele Güter waren im Ladungstausch unkompliziert.

In der Epoche III reist auch das liebe Vieh noch per Bahn

Für die glaubhafte Nachstellung des Stückgutverkehrs reicht beispielsweise ein kleiner Güterschuppen.

In den frühen 50er-Jahren entlud man Kohlewagen vielerorts mit Schaufeln. Das geschah an einem Nebengleis, sofern die Kohlehandlung des Ortes kein eigenes Anschlussgleis besaß. Die Verladung des schwarzen Brennstoffs von Hand aus dem Eisenbahnwaggon auf einen Lastwagen war körperliche Schwerstarbeit. Ein kleiner Bagger erleichtert auch im Modell die Arbeit der Preiserlein und stellt einen schönen Blickfang dar. Auch

Epochengerechte Zugbildung: Für die Freunde von Zügen der 50er- und 60er-Jahre kein Problem

Viele Unternehmen unterhielten noch eigene Wagen, die bei den Staatsbahnen eingestellt waren.

wenn die Kohlezüge aus offenen Wagen bestanden, so boten sie doch aufgrund der Typenvielfalt ein buntes Bild. Neben Nachkriegswagen der Bauarten Omm 52 und anderen liefen noch alte kurze Zweiachser der Länderbahn-Typen O 02 und O 11, wie sie Märklin im vergangenen Jahr in einem Zehn-Wagen-Set verkaufte. 1959 wurden in den Revieren an Ruhr und Saar etwa 70 Millionen Tonnen Kohle gefördert und in die ganze Republik transportiert. Dieselbe Bedeutung hatte der Kohletransport natürlich auch in der DDR.

Kohlezüge sind im Modell universell einsetzbar. Sie fuhren beim Vorbild sehr häufig und wurden von Güterzuglokomotiven aller drei Traktionsarten gezogen. Manchmal verirrte sich auch eine 38, in den 60er-Jahren sogar die eine oder andere 01 vor einen der wichtigen Güterzüge. Das lässt auch im Modell alle Bespannungsmöglichkeiten offen. Wagentypen, die man im ländlichen Raum häufig einzeln oder in kleinen Gruppen antraf, waren Viehverschlagwagen. Um die Verladung des lieben Viehs nachzustellen, braucht man nur eine Verladerampe, einen der besagten Wagen und natürlich die Tiere. Die Wagen dürfen gerne auch in einen Personenzug eingestellt werden. Der Vlmm(h)s 63, von dem Klein Modellbahn ein sehr schönes Modell im Programm hat, durfte sogar 100 km/h schnell fahren und war deshalb häufig auch in Hauptbahn-Personenzügen zu sehen. Zu diesem Zweck besaß ein Großteil der Wagen eine Dampfheizleitung, die auch bei niedrigen Außentemparaturen einen Einsatz zwischen Triebfahrzeug und Personenwagen ermöglichte.

Die beiden hinter der V 36 eingereihten Viehverschlagwagen der Bauart 23 der DR durften beim Vorbild nur 65 km/h fahren, weshalb sich der Einsatz in Personenzügen mit Güterbeförderung zumeist auf Nebenbahnen beschränkte.



Die alte TT-Preußin vor dem DR-Nahgüterzug wird heute noch von Tillig produziert und ist eine Idealbesetzung vor dieser Zuggattung.


Fotos (5): J. Frickel

Ein TT-Ng mit Lok und Wagen von Tillig bevölkert das Ladegleis.

Weil zur damaligen Zeit auch viele Loks, wie die V 36, nicht schneller fahren konnten, hielten sich einige der ab 1927 gebauten Wagen bis 1960 im Betriebsbestand der DB. Sparsam, wie die DB war, wurden einige der alten Wagen zerlegt und Teile zum Bau der Nachfolgebauart Vlmm(h)s63 verwendet.

Viele Wagen trugen in den 50er-Jahren noch ein Bremserhaus, in dem sich die Handbremse befand. Das Bremserhaus war allerdings nicht mehr mit Personal besetzt, weil die gebremsten Wagen eine durchgehende Bremsanlage erhielten. 1953 hatten noch etwa 25 Prozent aller Güterwagen eine Handbremse. Für handgebremste Neubauwagen wurde übrigens kein besonderes Untergestell mehr konstruiert. Sie wurden einfach mit einer anschraubbaren Bremserbühne bestückt.

In der nächsten Ausgabe werden Nahgüterzüge der Epoche II vorgestellt.

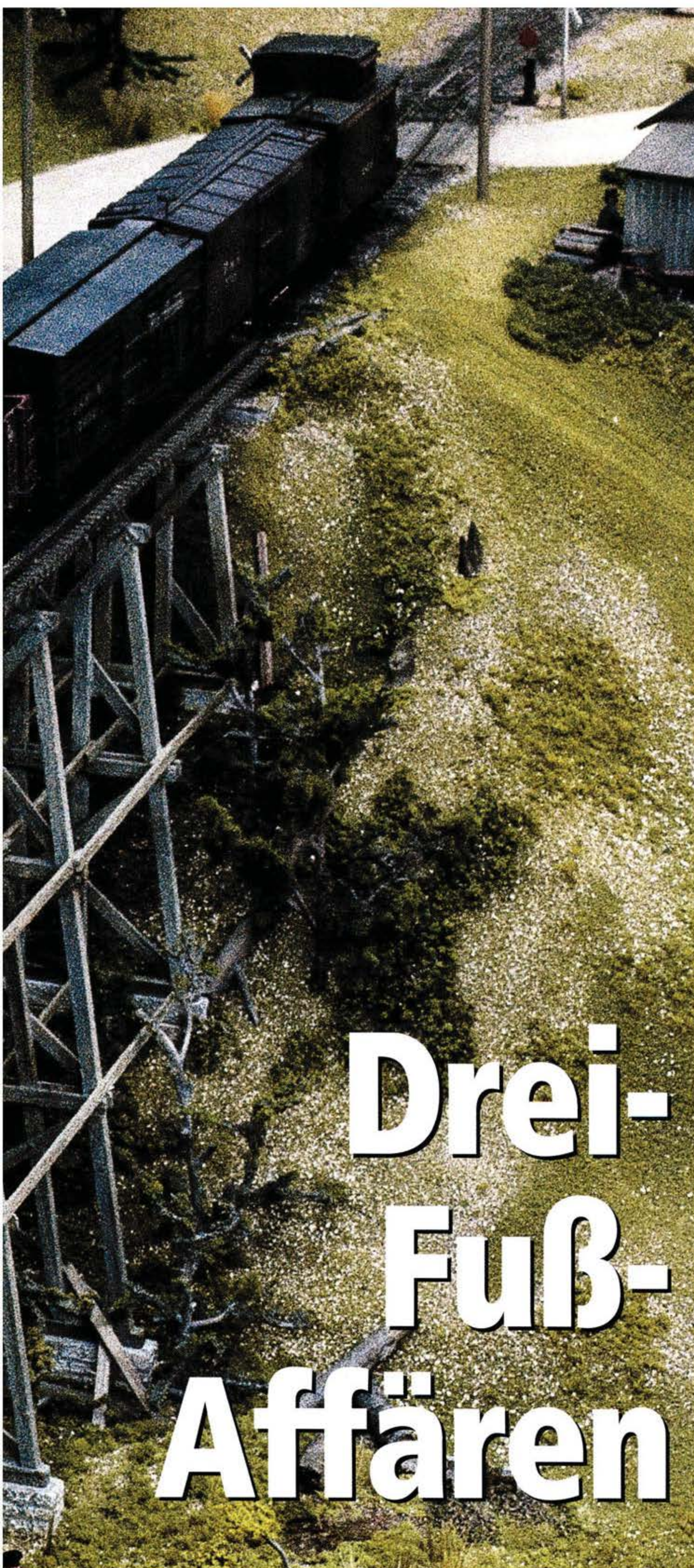
Jochen Frickel

Kennzeichnung der Bremsart

Weiße Streifen an den Wagenenden übereck angeordnet. Bei Fahrzeugen mit hellem Anstrich sitzen die Bremsecken in einem schwarzen Feld.

- Nur Druckluftleitung
- International zugelassene Güterzugbremse
- Güterzugbremse, die den Bedingungen nicht voll entspricht
- Personenzugbremse mit Umstellmöglichkeit zwischen Güter- und Personenzugbetrieb (GP)
- International zugelassene Güterzugbremse mit GP-Wechsel
- Güterzugbremse mit GP-Wechsel, die den Bedingungen nicht voll entspricht


RIO GRANDE SOUTHERN



Drei-Fuß-Affären

Galoppierende Gänse und schnaufende Dampfrösser, schroffe Berge und harte Männer: In die große Zeit der Schmalspureisenbahn Colorados reist in H0n3 US-Fan Alfred Niederhäuser.

"Für einen Bastler wie geschaffen sind die vielen Holzbauten", schwärmt Alfred Niederhäuser. Nicht die Saunahütten in Finnland hat der Schweizer im Sinn, auch nicht die Pfahlbauten am Ufer des Bodensees und Verwalter eines rustikalen Feriendorfes ist er schon gar nicht. Der US- und Schmalspur-Fan sowie Modellbahner meint vielmehr den Westen der Vereinigten Staaten, genauer Colorado mit seinem Reichtum an hölzernen Behausungen.

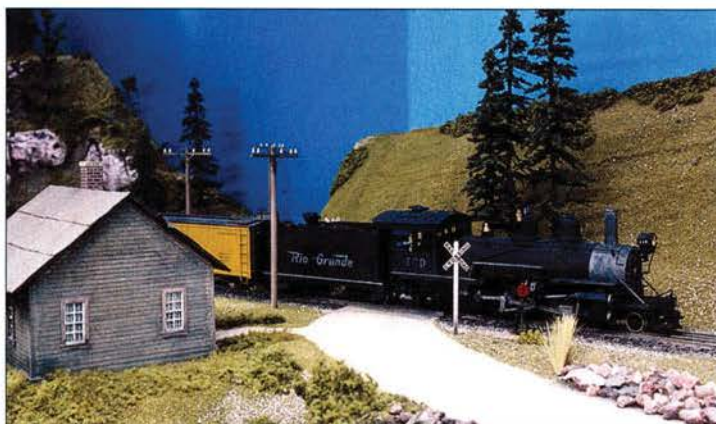
Wo der Westen noch so richtig wild, die Pioniertage, scheint´s, erst einen Wimpernschlag vorbei sind, da fühlt sich Alfred Niederhäuser in seinem Element. Und sei´s auch nur unter den Dächern von Winterthur. Auf dem Dachboden hat sich der 68-Jährige seine fünfteilige Miniatur-Welt nach US-Motiven eingerichtet, im Maßstab 1:87. Das sind bei der Drei-Fuß-Spur des Vorbilds von 914 Millimetern gerade einmal 10,5 Millimeter Spurweite im Modell.

Die Anlagenabmessungen gab der verfügbare Raum vor. 90 Zentimeter lang und durchschnittlich einen halben Meter breit ist das Areal der Silbermine mit Drehscheibe und Wassertank. Der anschließende Teil mit Station Ophir misst 1,9 Meter in der Länge und 42 Zentimeter in der Breite. Der folgende Anlagenabschnitt mit den Brückenpassagen in nahezu unberührter Natur hat eine Länge von 1,35 Metern und verjüngt sich von 42 auf 30 Zentimeter. Der kurze Tunnel leitet über in den ungestalteten Teil der Streckenführung. Dieser zweiteilige Anlagenbereich mit zwei Kopfgleisen „dient nur zur Umstellung der Züge von Hand und wird bei Betriebsruhe demontiert", beeilt sich Alfred Niederhäuser, erstaunten Fragen zuvorzukommen.

So ist das eben, wenn man sich nach der Decke, in diesem Fall dem Dachboden, strecken muss. Die ausgestaltete Anlage

Modellbahners Leid: „Abmessungen musste ich verfügbarem Raum anpassen!"

„Galopping Goose": Die als galoppierende Gans titulierten legendären Schienenfahrzeuge waren aus Autoteilen aufgebaut.



„Railroad Crossing": Kurz vor der Einfahrt in die Station Ophir passiert K27459 mit Güterzug den typischen Bahnübergang.

endet vor dem Durchgang zum zweiten Dachbodenraum, dessen „Tür habe ich natürlich herausgenommen", schmunzelt Niederhäuser. Die beengten Platzverhältnisse verhindern auch, dass zwei weitere Anlagensegmente, das eine mit Maschinenhaus, das andere mit dem Landbahnhof Placerville, unterm eigenen Dach als fünfteilige Einheit zur Geltung kommen.

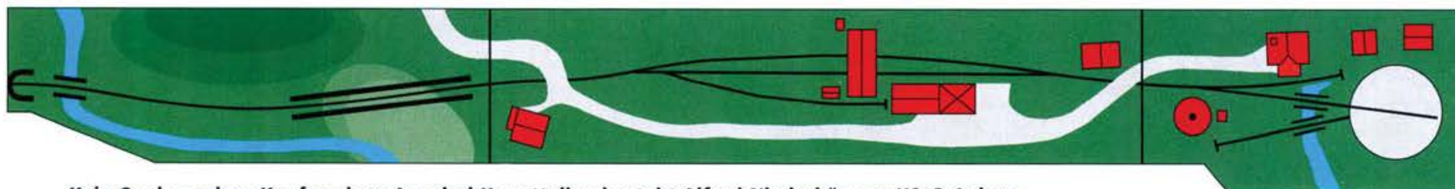
„Das geht nur in Adliswil", bedauert Niederhäuser. Dort ist der gebürtige Berner unter Gleichgesinnten, den American Railroadfans in Switzerland. Selbstredend gehört Alfred Niederhäuser zu deren Mitgliedern und ist seit Jahren unter dem Dach des Adliswiler Schulhauses aktiv. Und natürlich hat es ihm auch da wieder die Schmalspur angetan, eine weitere Drei-Fuß-Affäre nahm ihren Lauf: Seit 1995 betreut Niederhäuser die 0n3-Anlage „Poncha Junction" (siehe MODELLEISENBAHNER Spezial, Heft 3, 1998). Auch sie ist nach Motiven aus Colorado gestaltet, war ursprünglich nur ein Diorama von Fred Kiener, ebenfalls einem US-Eisenbahnfan. Das Schaustück gierte geradezu nach Erweiterung und dem Status einer Vorführanlage, und Alfred Niederhäuser hat kräftig mitgebaut, unter anderem den Kreuzungsbahnhof Poncha Junction. „Das war schon erhebliche Arbeit, da waren für den Fahrbetrieb noch zusätzliche Waggons zu bauen und Loks fahrtüchtig zu machen", erinnert er sich.

Doch zurück zur H0n3-Anlage in Winterthur: „Zwischen 1880 und 1960 hatten in den USA auch die Schmalspurbahnen eine nicht zu unterschätzende Bedeutung", weiß Alfred Niederhäuser. Mit der Spurweite von drei Fuß „konnten Gebiete erschlossen werden, die sich für Normalspurbahnen nicht lohnten", fährt er fort und schwärmt von den „zum Teil einmaligen Streckenführungen" quer durch Colorado und New Mexico.

„Für Modellbahner besonders interessant ist die ehemalige Rio Grande Southern", betont Niederhäuser. Denn diese Bahn, die Durango mit Ridgeway verband, setzte auch rollendes Material der größeren Denver and Rio Grande Western (D&RGW) ein. „Auch die legendäre Ga-



Mit wuchtigem Kuhfänger, zugleich Schneeräumer, präsentiert sich Lok 455 der Rio Grande Southern auf der Drehscheibe, einem Kleinserien-Bausatz der Firma Dynamo.



Kein Oval, sondern Kopfmachen: Aus drei Hauptteilen besteht Alfred Niederhäusers H0n3-Anlage.

lopping Goose, die galoppierende Gans, verkehrte dort", berichtet Niederhäuser lachend.

Galoppierende Gänse? Halbwilde Rinder hätte man wohl eher erwartet.

„Nein, nein, kein Federvieh auf drei Füßen", wehrt der Schmalspur-Enthusiast augenzwinkernd ab. Die Galopping Goose sei halt eine typisch amerikanische, unorthodoxe Lösung für den leichteren Güter- und Personenverkehr gewesen: „Das war der Spitzname für aus Autoteilen aufgebaute Schienenfahrzeuge, die im Vergleich zu den Dampflokomotiven kleinere Transportaufgaben kostengünstiger erbringen konnten!"

Typisch amerikanisch: Dreifüßige Galopping Goose



Zeit zum Wasserfassen für Lok 74 der Rio Grande Southern: Der rustikale Tank auf Stelzen entstand als einziger Hochbau der H0n3-Anlage aus einem Bausatz.

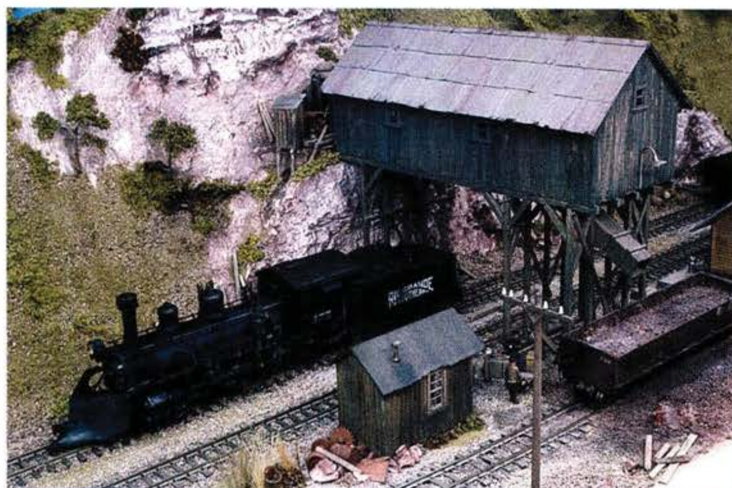
Eine wahre Fundgrube für den Modellbahner, denn so ist für abwechslungsreichen Fahrbetrieb gesorgt, vorausgesetzt man verfügt über die passenden Miniaturen. Da schwört Alfred Niederhäuser auf Messing-Bausätze von jenseits des Großen Teichs. Deren Zusammenbau erfordere allerdings einige Erfahrung, warnt der kenntnisreiche Praktiker. Insbesondere die Fahreigenschaften seien ohne Nacharbeiten, nicht zuletzt an den Stromabnahmestellen, recht unbefriedigend.

„Für den Anfänger ist es besser, auf Börsen oder im Handel gebraucht zu kaufen", empfiehlt Niederhäuser und verweist auch darauf: „Die Wagenbausätze sind zwar recht ordentlich, aber bei den meisten ist die Höhe der Kupplung nicht berücksichtigt." Das nachträgliche Anpassen der Wagenkästen sei die unvermeidliche Folge. „Das kriegt man schon hin", meint der Winterthurer, aber dazu gehöre eben handwerkliches Geschick und vor allem jede Menge Erfahrung.

Gerade das macht andererseits den besonderen Reiz aus, der Modellbahner mit US-Faible umtreibt. „Da kann ich mich noch richtig handwerklich betätigen", begeistert sich auch Alfred Niederhäuser und bezieht mit einer ausholenden Handbewegung die stimmigen Hochbauten auf seiner Schmalspuranlage mit ein.

„Die Minengebäude, die Hütten, der Bahnhof oder auch die Trestle, die typische hölzerne Brücke, sind sämtlich Eigenbauten, erstellt aus Northeastern-Holzprofilen und -Platten", erwähnt der begeisterte Bastler nicht ohne Stolz. Lediglich Fenster, Türen und sonstige Kleinteile kaufte Niederhäuser als Konfektionsware im

Improvisation beim Vorbild bietet die Chance, „seine Phantasie voll zu entfalten“



Beladeanlage für Silbererz und Abraum: Mit geübtem Blick und Gespür für Stimmungen gestaltete Alfred Niederhäuser auch Details am Rande.



Fachhandel. Nur beim Wassertank machte er eine Ausnahme: Der entstand aus einem Bausatz des amerikanischen Kleinserienherstellers Durango Press.

„Die typischen Holzbauten aus den Pioniertagen und der Umstand, dass beim Bau der Strecken oft improvisiert wurde, weil für viele Linien eine beschränkte Betriebszeit vorauszusehen war, räumen für die Umsetzung ins Modell die Möglichkeit ein, seine Phantasie voll zu entfalten“, verrät Niederhäuser. Ein nicht unwesentlicher Beweggrund, sich als American Railroadfan gerade die schmalspurigen US-Bahnen als Vorbild auszusuchen.

In den Staaten war Alfred Niederhäuser übrigens nie. „Dazu fehlte immer die Zeit“, bedauert er. „Aber es gibt ja ein vielfältiges Angebot an Büchern mit entsprechenden Bildern dieser Bahnlinien und der Holzkonstruktionen“, hält der Schweizer persönliche Vorortrecherchen für nicht zwingend. Der Ruf des Abenteuers erreichte ihn jedenfalls auch in gedruckter Form. Und da befindet er sich in guter Gesellschaft: Schrieb nicht Karl May seine ganze Generationen fesselnden Indianerromane auch lange, bevor er zum ersten Mal seinen Fuß auf amerikanischen Boden setzte?

Epochen wie der sich an deutschen Vorbildern orientierende Modellbahner kennt der US-Fan nicht. „Maßgeblich für meine Vorstellung ist bei der Zeitwahl, dass noch alle betrieblichen Anlagen intakt sind und auch die Silbermine noch fördert“, erläutert Alfred Niederhäuser. Diese Voraussetzungen seien in den 30er-Jahren noch gegeben. Deshalb lässt ihn auch gelegentliche Kritik, warum seine Anlage nicht die spätere Realität zeige, ausgesprochen kalt. „Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde vieles abgebaut. Schon vor 40 Jahren gab es kaum noch eine Hütte der Minenarbeiter, deren Dach nicht eingefallen war“, weiß auch Niederhäuser. Aber ihm ging und geht es nach wie vor um die Darstellung jener Zeit, als die Schmalspurbahnen noch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor waren, und „der legendäre San-Juan-Express von Denver über den Cumbres-Pass bis nach Silverton auf den Drei-Fuß-Gleisen daherdonnerte“.

Den Aufbau seiner H0n3-Anlage mit der Station Ophir der Rio Grande Southern (RGS) im Mittelpunkt erstellte Alfred Niederhäuser konventionell aus fünf Millimeter dicken Hartfaserplatten, mit Holzlatten verstärkt. Die Anschlussteile bestehen aus zehn Millimeter starken Spanplatten und Rahmenleisten. Den



Schroffe Felswände und enge Schluchten: Der Gold Creek, überbrückt von der RGS, hat sich tief ins Gestein gegraben.

Auf einen Blick

Fünfteilige H0n3-Segmentanlage in L-Form aus Hartfaser- und Spanplatten, mit Holzlatten verstärkt
Maße: Hauptteile 0,9x0,5 m, 1,9x0,42 m, 1,35x0,42 m
Erbauer: Alfred Niederhäuser
System: Zweileiter-Gleichstrom
Epoche: 30er-Jahre
Gleislänge: Zirka 10,5 m
Gleismaterial: Shinohara
Rollendes Material: Bausätze verschiedener Hersteller, hauptsächlich aus USA
Besonderheiten: Gebäude Eigenbau
Bauzeit: Insgesamt rund zwei Jahre
Vorbild: Motive der RGS in Colorado



„No tears, no cry": Tränenlos und ohne spitze Schreie wartet das Grüpplein Reisender auf die Ankunft des Zugs nach Durango.

Fotos: A. Niederhäuser



Herbe Bergidylle: In den schon stark verwitterten Holzhütten hausen die Minenarbeiter mit ihren oft vielköpfigen Familien.

Hintergrund baute der 68-Jährige als tragendes Element fest ein. Mit Felsen aus Gummiformen, Woodland-Scenics-Material, Tannen und Büschen aus Heki-Produktion gestaltete Niederhäuser die Landschaft. Den tief ins Gestein gegrabenen Gold Creek bildete er mit Gießharz nach.

Gleise und Weichen stammen von Shinohara, die Unterflur-Weichenantriebe von Bemo. Mit insgesamt vier Weichen und den eingebauten Entkupplungsmagneten ist ein durchaus vorbildgetreuer Fahrbetrieb möglich. „Züge können zerlegt und neu gebildet, bei den Minen beladene Wagen gegen leere ausgewechselt, Loks gedreht und zum Wasserfassen manövriert werden", erläutert Niederhäuser, fügt hinzu: „Für die Betriebstauglichkeit ist wichtig, dass die Kadee-Kupplungen leichtgängig sind."

Er weiß, wovon er spricht. Schließlich war der Modellbahner im Hauptberuf SBB-Lokführer, ehe er 1994 mit 62 Jahren in den vorzeitigen Ruhestand ging. Bis nach Singen und Konstanz kam Niederhäuser in seiner aktiven Zeit. Den Führerstand auch solch historischer Maschinen wie der Ae3/6 hat er in den eigenen vier Wänden mit der Position am Handregler von SB-Modellbau getauscht. „Dieser eignet sich sehr gut für Rangier- und für Streckenfahrten", lobt Alfred Niederhäuser.

Anders als die meisten Modellbahner begann der Winterthurer sein Hobby erst im reiferen Alter von 25. „Meine Frau war damit sehr einverstanden", erinnert sich Niederhäuser, der anno 1957 mit der legendären Wesa-Bahn auf 13-Millimeter-Spur und mit Einzungenweiche startete.

Pläne? „Ich hoffe, weiterhin Fahrbetrieb machen zu können", bleibt Niederhäuser angesichts angegriffener Gesundheit bescheiden. *Karlheinz Haucke*

Modellbau und Schule

Frauenpower

Es müssen nicht immer die Jungs sein, die mit der Modellbahn spielen. Das beweist das Maria-Ward-Gymnasium in Günzburg an der Donau: 17 Schülerinnen verschiedener Altersgruppen basteln an Modulen, die sie beim großen Wettbewerb des Verbandes der Spielwaren-Industrie e. V. einreichen wollen. Alle deutschen Schulen sind aufgerufen, sich an dem Wettbewerb zu beteiligen. Thema ist die Darstellung typischer Merkmale der jeweiligen Region. Die eingereichten Module werden auf der 19. Internationalen Modellbahn-Ausstellung vom 28. November bis 2. Dezember 2001 in München prämiert und ausgestellt. Es winken Sachpreise im Wert von 28000 Mark. Für nähere Informationen: Modellbau und Schule, Wolfgang Nagel, Postfach 1130, 74871 Sinsheim, Tel.: 07261/9451212, E-Mail: avanti-WN@t-online.de, Internet: www.modellbau-und-schule.de.



Foto: privat

Die Schülerinnen des Maria-Ward-Gymnasiums in Günzburg nehmen am bundesweiten Modulbau-Wettbewerb teil.

Freunde großer Spuren

Großspuriges Treffen

Das 8. Modelleisenbahntreffen für Anhänger der Baugrößen 0, I und II findet am Wochenende 20./21. Januar 2001 in Bad König statt. Im Saal des Hotels Zur Krone wird eine dreigleisige Ovalanlage zu sehen sein, auf der konventionell gesteuerte Loks und Live-Steam-Maschinen fahren. Jeder Besucher kann seine mitgebrachten Loks dort ebenfalls auf Funktionstüchtigkeit überprüfen. Öffnungszeiten: Samstag, 20. Januar, 10-18 Uhr, Sonntag, 21. Januar, 10-17 Uhr. Ort: Hotel Zur Krone, Königer Straße 2, 64732 Bad König, Stadtteil Zell.

Faszination Modellbau Sinsheim

Privatanlagen-Wettbewerb

Alle Jahre wieder findet bei der Messe Faszination Modellbau in Sinsheim ein großer Privatanlagen-Wettbewerb statt. Prämiert werden transportable und betriebsfähige Anlagen, die bis Ende November eingereicht wurden. Der Hauptpreis ist eine Reise nach Nürnberg einschließlich einer exklusiven Werksbesichtigung bei Fleischmann. Für die fest etablierte Messe vom 8. bis 11. März 2001 haben sich schon etwa 400 Aussteller angemeldet, die in fünf Messehallen alles rund um den Modellbau präsentieren.

Modellbahnausstellung in Wangen

Allgäu-Romantik

Der Modellbahn Club Wangen hat mit viel Liebe zum Detail den eigenen Heimatbahnhof auf einer 7 mal 1,5 Meter messenden Anlage nachgebildet und stellt diese noch bis zum 28. Januar 2001 in der so genannten Badstube aus. Unterstützt von örtlichen Sponsoren und der in Wangen beheimateten Firma Noch gelang eine kleine, aber feine Rückschau auf das frühere Eisenbahnleben der Stadt im württembergischen Allgäu. Der zweite Teil der Ausstellung ist einer bisher noch nicht gezeigten Privatsammlung alter Märklinmodelle aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg gewidmet. Darüber hinaus sind weitere H0-Lokomotiven und -Wagen der Zeitspanne von etwa 1920 bis 1965 zu sehen. Für die Kleinen ist ein Lehmann-Groß-Bahn-Spielzimmer eingerichtet.



Anspruchsvollen Modellbau präsentiert der Wangener Modellbahn Club auf seiner Märklin-H0-Anlage, die in der Epoche III spielt.

Messe-Kalender

1. – 6. Februar 2001:
52. Spielwarenmesse International Toy Fair Nürnberg.

8. – 11. März 2001:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

4. – 8. April 2001:
Intermodellbau 2001, Dortmund.

28. April – 1. Mai 2001:
Modellbauwelt Bozen (Südtirol).

4. – 6. Mai 2001:
Modell & Hobby, Messegelände, Leipzig.

16. – 18. November 2001:
Modellbauwelt Hamburg.

28. November – 2. Dezember 2001:
19. Internationale Modellbahn-Ausstellung München.

Infa Hannover

Modellstraßenbahnen

Die Verbrauchermesse Infa in Hannover zeigte von 25. November bis 3. Dezember 2000 auf einer Sonderschau die Vielfältigkeit des Modellbahnhobbys. Auf insgesamt elf Anlagen wurden alle Baugrößen zwischen N und II in Form von Anlagen präsentiert, deren Themenspektrum von Feld- über Hauptbis zu Straßenbahnen reichte. Besonderer Anziehungspunkt des Messepublikums waren die vielen selbstgebauten H0-Straßen- und -Stadtbahnen der IG Modellstraßenbahn nach hannoverschen Vorbildern. Zahlreiche Besucher, darunter auch Hannovers Oberbürgermeister Schmalstieg, bestaunten in besonderem Maße die exakte Nachbildung des Stadtbahnwagens 2000, dessen Vorbild täglich in der niedersächsischen Landeshauptstadt eingesetzt wird. Die Umsetzung des taillierten Fahrzeugkastens ins Modell verlangte von Wolfgang Mönch, dem Erbauer des fein detaillierten Fahrzeugs, einiges an Geduld ab.



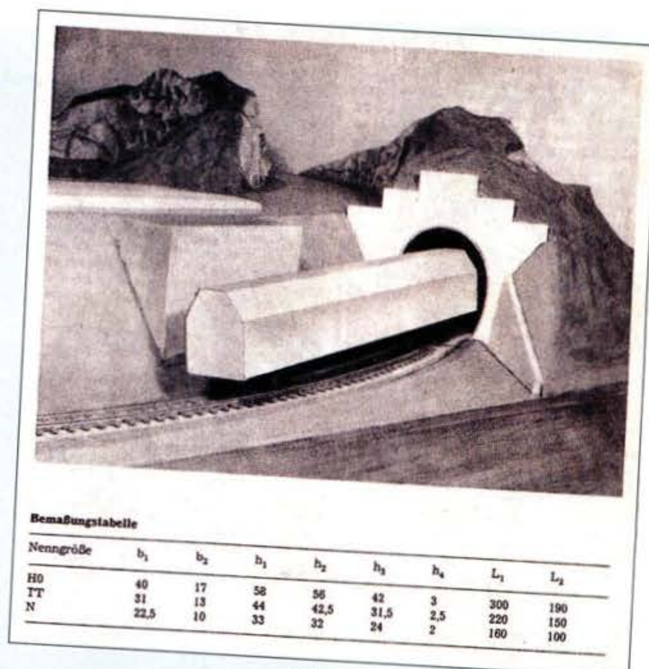
Foto: F. Muth

Im Vordergrund steht das H0-Modell des so genannten Hannoverschen Stadtbahnwagens 2000 in feinster Ausführung.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 28 JAHREN: Lichtraumprofil-Messwagen

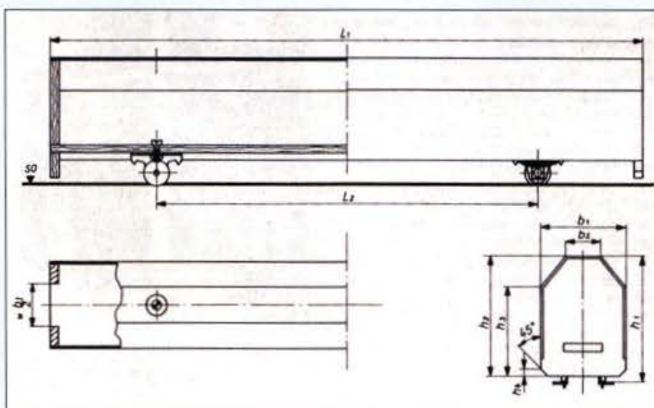
■ Frage: Was nützt die tollste Anlage, wenn der maßstäbliche D-Zug-Wagen im Tunnel hängen bleibt, oder - noch ärgerlicher - am Tunnelportal aneckt, weil der Modellbahner vergessen hat, das Lichtraumprofil entlang den Gleisen ausreichend zu bemessen. Einfache Antwort: Nichts! Joachim Schnitzer hatte dafür im Februarheft des MODELLEISENBAHNER 1973 einen unkomplizierten und nachvollziehbaren Vorschlag parat: Einen Messwagen zum Kontrollieren des erforderlichen lichten Raumes speziell beim Bau unterirdischer Gleisstrecken. Er konstruierte sich aus Holz für den Boden und die Stirnwände, Pappe für die Beplankung und zwei Radsätzen nebst Lagern einen solchen Waggon, der die Einhaltung des Lichtraums gewährleistet. Die Stirnwände entsprechen in ihren Maßen den maximalen Fahrzeug-Außenmaßen nach NEM 101. Sicher könnte man dafür einen handelsüblichen, maßstäblichen Schnellzugwaggon nehmen, aber wer möchte schon seinen teuren Wagen möglichen Beschädigungen durch Holz oder Werkzeuge aussetzen, wie sie beim Anlagenbau jederzeit möglich sind. Zudem besitzt Schnitzers Messwagen das größtmögliche Begrenzungsprofil, das heißt, wo der Messwaggon durchpasst, kann nichts mehr hängen bleiben. Wer eine Oberleitung baut, muss den Messwagen um den entsprechenden Wert erhöhen, indem er Holzklötzchen auf dem Dach befestigt, die der Lage der Stromabnehmer entsprechen.



Bemaßungstabelle

Nenngröße	b_1	b_2	h_1	h_2	h_3	h_4	L_1	L_2
H0	40	17	58	56	42	3	300	190
TT	31	13	44	42,5	31,5	2,5	220	150
N	22,5	10	33	32	24	2	160	100

Messwagen beim Überprüfen des Lichtraumprofils an einer Tunneleinfahrt. Darunter die Maßtabelle für H0, TT und N.



Der Lichtraumprofil-Messwagen lässt sich schnell und einfach aus etwas Holz, Pappe und zwei Radsätzen nachbauen.

Eisenbahnfreunde Friesland

Mit 250 H0-Loks zum Weltrekord

■ Mit 250 Roco-H0-Loks der Baureihe E 94 stellten die Modellbahner aus Wilhelmshaven im Rahmen der „Expo am Meer“ am 3. Juni 2000 einen Weltrekord auf: Über eine Strecke von sechs Metern zogen die Maschinen einen Marineschlepper mit 436 Tonnen Verdrängung. Der Modellbahnclub konstruierte dazu eine Schienenanlage, die 250 Loks gleichzeitig aufnehmen und deren Kraft gebündelt umsetzen konnte. Auf 24 Platten wurden 50 Schienenstränge nebeneinander mit einer Gesamtlänge von 22 Metern aufgebaut. Um die Loks wurde ein Rahmen aus Aluminiumprofilen gelegt, der über Seilverbindungen und ein Schleppseil mit dem Schiff verbunden war. Zur Stromversorgung des Lokwurms diente ein Netzteil mit 300 Watt Leistung. Nachdem ein erster Versuch gescheitert war - einige Loks entgleisten unter der Last -, glückte der zweite Anlauf. Damit sind die Friesländer im Guinness-Buch der Rekorde. Die Weltrekord-Lokomotiven werden mitsamt nummeriertem Zertifikat für eine guten Zweck verkauft. Noch sind einige Maschinen vorrätig. Interessenten wenden sich an Jürgen Rode, Glettkauer Weg 8, 26388 Wilhelmshaven, Telefon: 04421/294234, Juergen_Rode@Grove-worldwide.com.



Zwar am Hafen, aber kein Seemannsgarn: 250 Roco-H0-Modelle der E 94 zogen einen Marineschlepper mit einer Verdrängung von 436 Tonnen über sechs Meter weit.

VORSCHAU


Foto: U. Clees

US-Power in der Domstadt

Die Route 66 in den USA ist Legende, die Class 66 aus den Staaten steht dagegen bei der HGK, der Häfen und Güterverkehr Köln AG, noch am Anfang einer vielversprechenden Laufbahn. Die zwei Amerikaner treten von der Domstadt aus an, das deutsche Streckennetz zu erobern.

Dampf-Schauspiel

Etliche Besucher aus dem Westen verstanden die DDR 1990 vorrangig als Eisenbahnmuseum. Die Renaissance der Dampfloks kam zwangsläufig: Der Plandampf begann.


Foto: M. Kratzsch


Foto: A. Stirl

Harzer Seeluft

Einigen Modellbahnern aus der BSW-Freizeitgruppe MEC Harzquer- und Brockenbahn war mehr nach Nixen als nach Hexen. Folgerichtig bauten sie eine Modulanlage mit Seeluft rund um den Betriebshof der „Graf Arnimschen Kleinbahn".

Nachbarschaftshilfe

Auf der Suche nach einem langlebigen, leistungsstarken, dabei aber geräuscharmen Weichenantrieb wurde Kurt Harders fündig: Umgerüstete Modellbauservos leisten mehr.


Foto: K. Harders

Das März-Heft erscheint am 21. Februar bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Club der Veteranen

Die S 3/6 ist ganz unbestritten der Star des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen, aber Leiter Böhnlein und seine Mitstreiter haben etliche edle Dampfer im Stall.



Foto: S. Alkofer

Außerdem

Spielwarenmesse Nürnberg

Brandaktuell und kritisch beleuchtet: Fakten und Trends aus der Welt der Modelleisenbahnen auf 24 Sonderseiten.

Feinschliff für den ICE-S

Im zweiten Teil des Werkstattbeitrags gibt Martin Sebald Tipps zum elektrischen Umbau und zur äußeren Vollendung.

Kunterbunte Mischung

Länderbahn mit DRG: Nahgüterzüge der Epoche II.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

RÜBEN REIN, ZUCKER RAUS,

denn **dieser weiße Stoff,** der in einer solchen Fabrik produziert wird, macht viel Arbeit, und

DAS IST EIN FALL FÜR ZWEI

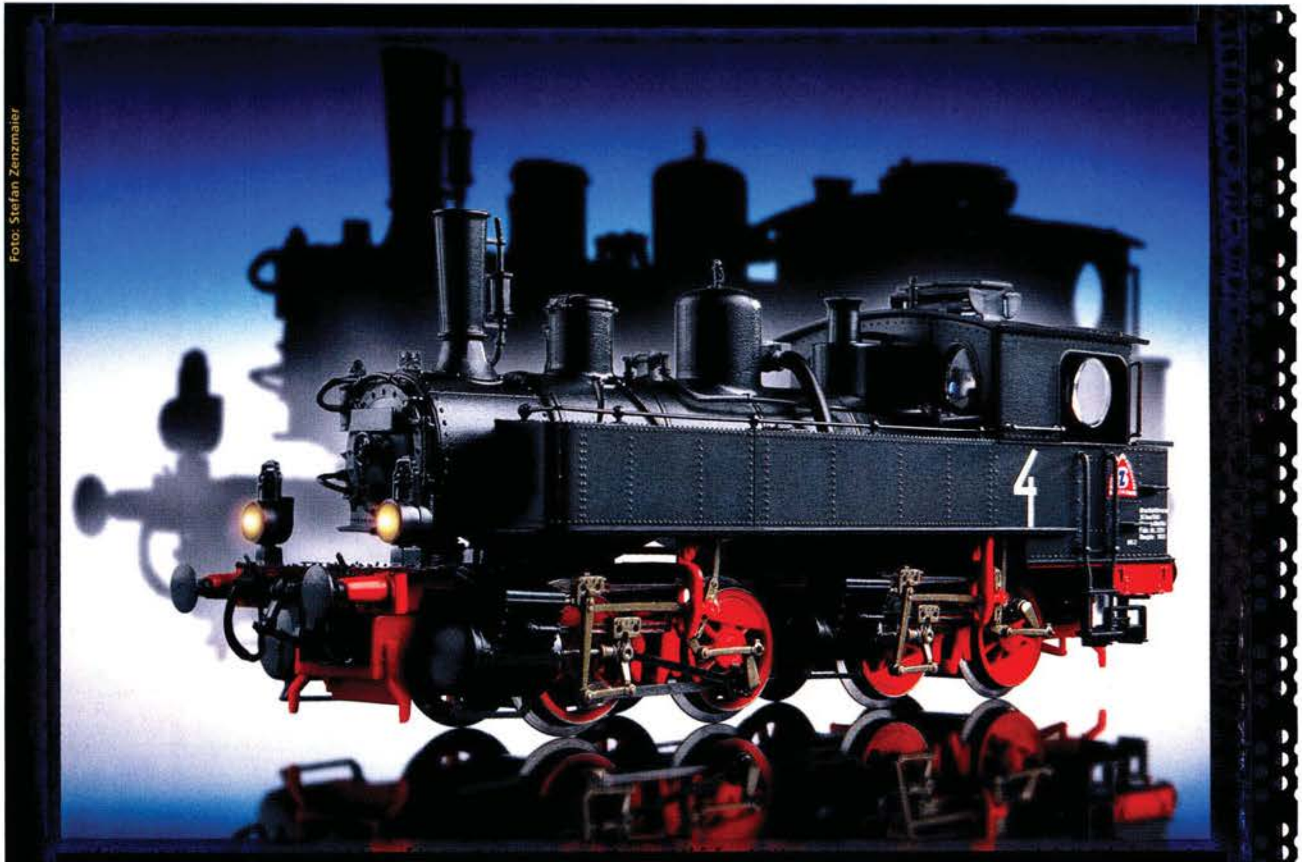


Foto: Stefan Zenzmaier

Triebwerke, wie sie die „Zuckersusi" besitzt. Natürlich ist eine Mallet-Lokomotive nicht Vorbedingung für den Einsatz in einer Zuckerfabrik, doch konnte und wollte die Deutsche Reichsbahn die ehemaligen BB-II-Lokomotiven der Bayerischen Staats-Eisenbahnen abgeben, und so erlebte die „Zuckersusi" in Regensburg nach der „Bitternis" die „Süße" ihrer Laufbahn.

Denn als ein großer Wurf konnten die Maschinen dieser Baureihe nicht bezeichnet werden. Schon als „siamesische Zwillinge" geboren – den beiden Triebwerken stand z. B. jeweils nur ein Kessel zur Verfügung – zeigte sich schon bald, daß die Laufeigenschaften durch die beiden kurzen Radstände mangelhaft waren. Die Neigung zum Schleudern und die hohen Wartungskosten waren weitere Gründe, warum diese Lokomotiven bald aus dem Streckendienst genommen wurden.

Folglich wurden diese Maschinen so eingesetzt, wie es ihrer Leistung am besten entsprach. Im leichten Übergabeverkehr, Rangierdienst, Versorgung der Industriegleise ... Und gerade bei den letzteren konnten sie aufgrund ihrer Konstruktion die teilweise sehr engen Radien mühelos bewältigen und waren so Loks, die in jedes „Loch" krochen. Und die 98 727 hatte das große Glück – wie der sprichwörtliche „Metzgerhund" beim Fleischer – in einer Zuckerfabrik in Regensburg unterzukommen und beitragen zu können, daß so mancher Kaffee seine Süße und unzählige Torten ihre Feinheit bekamen.

Übrigens: Die 98 727 ist als Museumslokomotive der Nachwelt erhalten geblieben!

Art.-Nr. **43285**, Werklokomotive Nr. 4 der Südzuckerwerke Regensburg (ex DRG 98 727), Ep. III, nur in Gleichstromausführung –
bei Ihrem Fachhändler!

e-mail: roco@roco.co.at

Internet: www.roco.co.at

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9445 Rebstein
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

